15e Année ✻ N° 711

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

4 Mai 1912

VIE AU GRAND AIR

TABUTEAU, PREMIER DÉTENTEUR DE LA COUPE DEUTSCH DE LA MEURTHE

Samedi dernier, Tabuteau a remporté la première prime de 20.000 fr. de la Coupe H. Deutsch de la Meurthe pour un circuit autour de Paris (200 kil.) qu'il effectua en 1 h. 47 m. 48 s. 4/5,

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ACHETEZ

Livres et Magazines
Romans, guides
Livres de luxe
Livres rares
Reliures de luxe, etc.

Bureaux d'Abonnements
pour
EXCELSIOR
et les
Publications
Pierre LAFITTE et Cie

Livres et Magazines
Cartes postales
Photographies
Estampes, gravures
Papeterie, etc.

Librairie des Champs-Élysées
88, Champs-Élysées, Paris

9, Avenue de l'Opéra, 9
Paris - Tél. : 200-89

CYCLES LA MARQUE **AUTOS**

ALBATROS

RÉPUTÉE DANS LE MONDE ENTIER

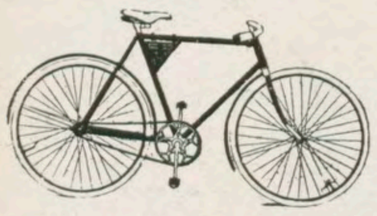
Henri BILLOUIN O ✠ INGÉNIEUR CONSTRUCTEUR

104, Avenue de Villiers, PARIS

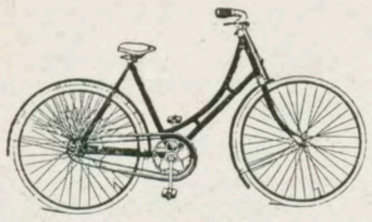
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES AUX EXPOSITIONS
91 VICTOIRES SUR 92 COURSES EN 1911

Agents dans les principales villes == Facilités de paiement

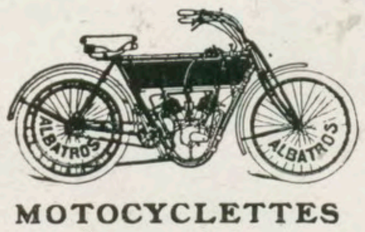
Grand stock de Voitures automobiles d'occasion
... ... de toutes marques, vérifiées, mises au point, marche garantie ... ...
Photos et prix sur demande
Moteurs neufs et d'occasion, Accessoires, Pièces détachées - *Catalogue franco*



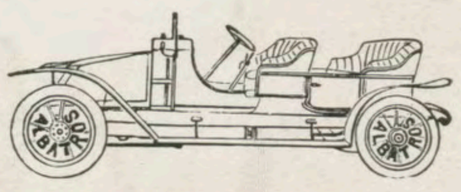
BICYCLETTES pr HOMMES
Neuves, *depuis*... ... ... **130** fr.
D'enfant, *depuis*.. ... ... **80** fr.



BICYCLETTES pour DAMES
Neuves, *depuis*... ... ... **150** fr.
Fillettes, *depuis* ... ... **90** fr.



MOTOCYCLETTES
Neuves, *depuis*... ... ... **550** fr.
D'occasion, bon état, toutes marques, *depuis*... ... **150** fr.



AUTOMOBILES
Spécialité de voitures à 4 cylindres, complètes, *depuis*... **6.000** fr.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

HOTEL à Paris, 50, rue Copernic, 511 m. 88. Libre. M. à p.: 220.000 fr. Adj. Ch. not., le 14 mai. S'ad. à Me VINGTAIN, not., 26, av. de la Gde-Armée.

Maison à Paris **R. CHARENTON 57** Cont. 310 m. R. br. 9.662 f. M. à p. 70.000 f.

Maison à Paris **R. PETRELLE, 22** 487 m. R.b. 13.884 f. M. àp. 120.000 f. à adj Ch. not. Paris, 14 mai, Me BÉNOIST, not., 16, pl. de la République.

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégr. DUPONTEUIL-PARIS

Chemins de fer de l'Est. — *Voyages en Italie.*

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les voyageurs qu'elle met à leur disposition différentes combinaisons de billets permettant de faire, dans des conditions très économiques, des excursions variées en Italie. Elle délivre notamment dans toutes les gares de son réseau : 1° Des billets d'aller et retour ou circulaires internationaux valables 60 jours au minimum, et 120 jours au maximum, avec itinéraire tracé au gré des voyageurs;

2° Des billets circulaires à itinéraire fixe valables 60 jours, permettant de se rendre en Italie par la voie de Belfort-Bâle, Saint-Gothard et d'en revenir par le Mont-Cenis ou par Vintimille ou inversement.

Elle émet, de plus, à Paris, des billets d'aller et retour via St-Gothard pour Milan et Venise (valables 30 jours) et pour Rome (valabl. 45 jours) susceptibles de prorogation.

La gare de Paris (Est) délivre ces derniers billets à première demande, ainsi que les billets circulaires à itinéraire fixe; quant aux billets comportant un itinéraire tracé au gré des voyageurs, ils doivent être demandés à l'avance.

Par le rapide qui quitte Paris à 10 h. 10 du soir, la durée du trajet de Paris à Mlian n'est que de 16 heures; pour les voyageurs de 3e classe par l'express qui le suit, elle n'est que de 20 heures; par les deux trains la traversée du Gothard s'effectue de jour.

Des voitures de 1re et 2 classe avec compartiments de 1re cl. à couchettes circulent directement entre Paris et Milan dans les trains rapides de nuit. (*Supplément par place de couchette entre Paris et Bâle*, 7 fr.). — Entre Paris et Bâle les trains de jour comportent un wagon-restaurant et les trains de nuit des voitures à compartiments lits-toilette et des sleeping-car (*Lits-toilette, suppléments entre Paris et Bâle*, 17 fr. — *Wagon-lits, supplément* 17 fr. 30).

La Vie au Grand Air

N° 711 — 4 Mai 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysees, Paris — Telephone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie May 4 th 1912.
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes

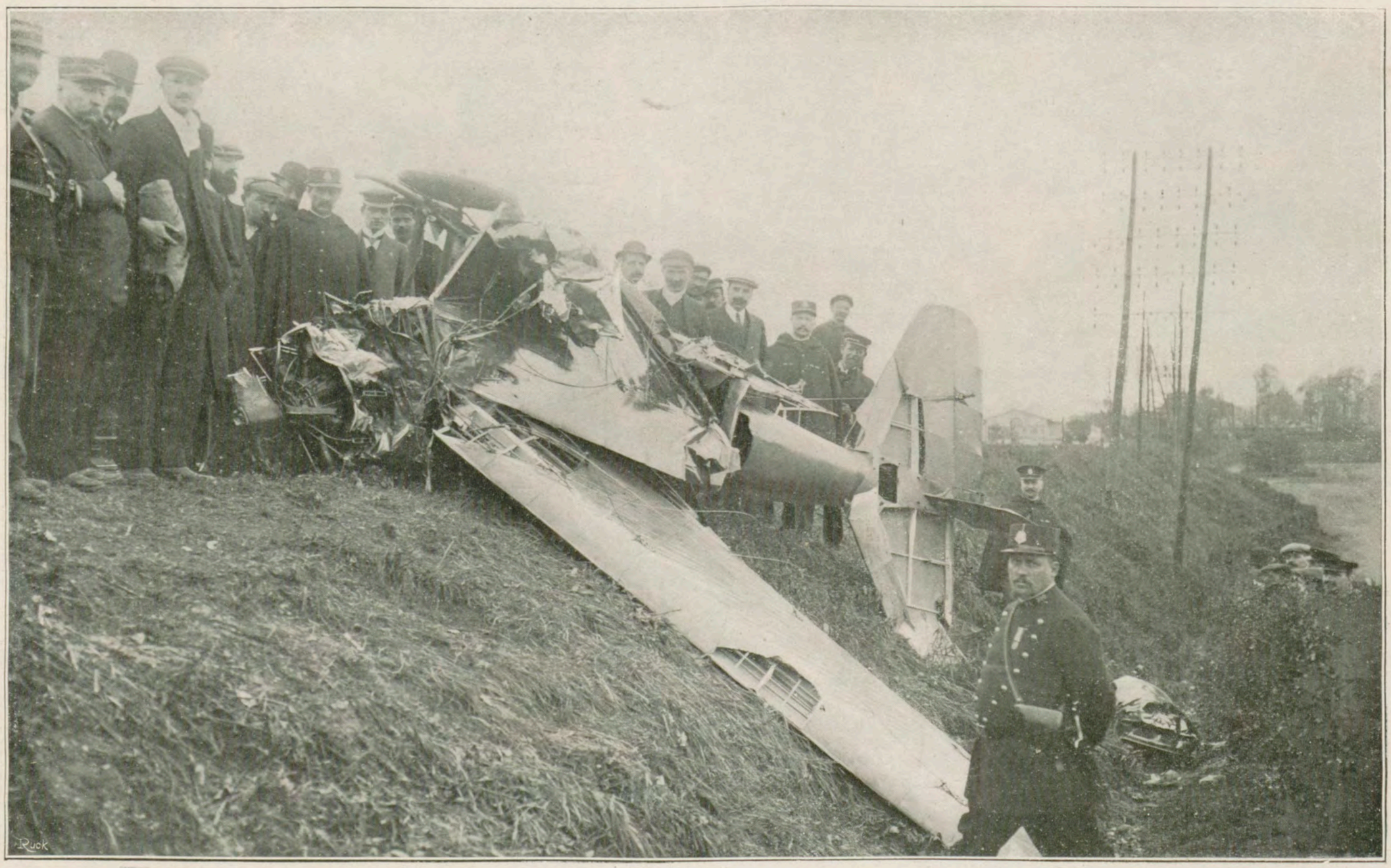
LA COUPE D'ANGLETERRE D'ASSOCIATION. — DANS LES BUTS DE BARNSLEY

La finale de la Coupe d'Angleterre, qui mettait aux prises les équipes de Barnsley et de West Bromwich Albion, est revenue à Barnsley après deux prolongations d'une demi-heure. L'unique but fut réussi quelques minutes avant la fin par Truffnell qui réussit à tromper Cook.

UNE CHUTE TERRIBLE DE VÉDRINES

JULES VEDRINES BIPLANISTE

En attendant à Douai une accalmie pour le raid Douai-Madrid qu'il s'était proposé de tenter, Védrines, le sympathique aviateur, se distrayait en montant sur un Bréguet et nous adressait cette photographie. Profitant enfin d'un temps moins maussade que celui des jours précédents, il prenait le départ lundi matin.



L'APPAREIL APRÈS LA CHUTE

Accomplissant un exploit extraordinaire, faisant du 200 kilomètres de moyenne à l'heure, Védrines arrivait entre Groslay et Épinay-sur-Seine, lorsqu'une panne de moteur l'obligeait à chercher un endroit d'atterrissage. Malheureusement, seule la ligne de chemin de fer s'offrait et pour comble de malheur un train arrivait. Le recordman essaya de faire un crochet pour l'éviter, mais il heurta un wagon, capota et dans sa chute toucha durement avec la tête une traverse de la voie. Cet accident provoqua une terrible commotion cérébrale, mais Védrines semble maintenant hors de danger.

SOMMAIRE

Tabuteau, gagnant de la Coupe Deutsch .. Couverture
La Coupe d'Angleterre d'Association 307
Une chute terrible de Védrines 308
La vitesse des aéroplanes, par le capitaine ETÉVÉ 309
Les officiers aviateurs, par JULES VÉDRINES 309
Le règlement du Prix de l'Aéro-Cible, par le commandant FERRUS 309
Histoire du moteur, par GEORGES PRADE 310
Barnsley est champion d'Angleterre 311
Le Carnet du sportsman 312
Les Championnats d'escrime militaires 313
Le Stade Raphaëlois est champion de France d'association 314-315
Avant le Grand Prix de l'Aé C. F 316
Le Grand Prix de Buffalo 316
Mauvaise semaine pour les boxeurs Français, par J. MORTANE 317
La natation en France, par GÉO LEFÈVRE 317
Footballeurs francais et américains, par JEAN AUGER. 317
Coup d'œil chez nos voisins 318
Le Bloc-Notes de la semaine 319
L'inbreedring, par RENÉ RIONDET 320
La semaine hippique, par STUART 320
Les Prix Pénélope et Miss Gladiator 321
Le cinquante-cinquième Biennal et La Coupe 322
La vie d'un Champion du Ring, par JIM JEFFRIES 323
Le concours de Jeffries 324

Tout abonné d'un an à la Vie au Grand Air *aui souscrira également un abonnement d'un an à* Je Sais Tout *ou à* Fermes et Châteaux *bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois s'il le désire ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).*

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

AVIATION

La vitesse des aéroplanes.

Presque tous les accidents d'aéroplanes sont causés par perte ou excès de vitesse

[Le capitaine-aviateur Etévé vient de publier dans la *Technique aéronautique* une étude très complète intitulée : « Recherches expérimentales sur la vitesse des aéroplanes » Nous en extrayons le début.]

TOUT aéroplane en plein vol doit être animé d'une certaine vitesse par rapport à la masse d'air dans laquelle il se déplace. Suivant l'effort propulseur de l'hélice et, par conséquent, suivant la puissance fournie par le moteur, la vitesse réalisée sur une trajectoire donnée peut être plus ou moins grande.

Deux causes importantes limitent l'intervalle dans lequel cette vitesse peut varier.

D'une part, les pressions supportées par les surfaces de l'aéroplane ne peuvent pas dépasser une certaine valeur au delà de laquelle la rupture devient imminente; il est même prudent de ne faire travailler ces surfaces qu'avec un coefficient de sécurité assez élevé pour éloigner tout danger immédiat. On conçoit donc qu'il existe, pour un aéroplane donné, une limite supérieure de vitesse dangereuse à dépasser.

D'autre part, pour réagir contre les ruptures d'équilibre, on utilise des organes stabilisateurs, gouvernails, ailerons, etc., dont l'efficacité varie avec la vitesse de l'aéroplane. Aux faibles vitesses, les commandes *mollissent;* les gouvernails n'ont presque plus d'action, les ailerons ne parviennent pas à redresser l'aéroplane qui s'incline de plus en plus sur le côté et tombe sur une aile. Dans d'autres circonstances, le gouvernail de profondeur braqué à fond ne peut relever l'appareil qui descend trop rapidement : l'aéroplane est *engagé*.

Tout aéroplane possède donc deux vitesses critiques que le pilote ne doit pas dépasser sans s'exposer à de graves dangers. L'art de conduire consiste à maintenir la vitesse de l'appareil entre ces deux limites; un aviateur prudent restera suffisamment éloigné des deux vitesses critiques, afin d'éviter toute surprise, dont les conséquences sont irréparables.

En particulier, lorsque l'air n'est pas calme, la vitesse du vent qui frappe l'aéroplane est variable ; la vitesse des remous peut s'ajouter à la vitesse propre de l'appareil ou s'en retrancher. L'intervalle compris entre les vitesses critiques se resserre; le champ dans lequel la vitesse peut varier diminue d'amplitude au fur et à mesure que les remous sont plus violents. La navigation par mauvais temps doit être précise.

Pratiquement, pendant un vol effectué avec un moteur fonctionnant à un régime régulier, à chaque vitesse donnée correspond une inclinaison fixe de l'axe de l'aéroplane. Il en résulte qu'on ne risque aucun danger quand cet axe oscille à l'intérieur d'un secteur dont les côtés extrêmes correspondent aux vitesses critiques. L'ouverture de ce secteur est, en général, assez grande; quand l'air est calme, il est donc très facile de maintenir l'axe de l'aéroplane à l'intérieur du secteur de sécurité. C'est pourquoi la conduite de l'aéroplane est relativement facile quand le moteur fonctionne régulièrement. Lorsque l'air est agité, la conduite est plus délicate, l'amplitude des oscillations de l'axe de l'aéroplane doit diminuer; il faut être très entraîné pour voler par grand vent.

Que se passe-t-il quand la puissance du moteur de l'aéroplane varie subitement? Dans ce cas, les côtés du secteur de sécurité s'inclinent plus ou moins fortement. Le pilote doit donc exécuter une manœuvre rapide pour amener l'axe de l'aéroplane à l'intérieur du nouveau secteur de sécurité. Dans ce but, il doit se tenir sur ses gardes, être prêt à intervenir en cas de défaillance du moteur et incliner immédiatement l'axe de l'aéroplane de l'angle qui paraît le meilleur pour le maintien de l'équilibre. Les aviateurs exercés arrivent à sentir rapidement la position d'équilibre de l'appareil qu'ils conduisent il n'en est pas de même des débutants qui risquent leur vie, soit en exagérant le cabrage de l'aéroplane au départ ou au cours d'une montée, soit en essayant de prolonger un vol avec un moteur qui *donne mal* ou qui a des *ratés*, soit en ralentissant d'une façon exagérée une descente ou un vol plané; ils perdent *leur vitesse* et tombent lourdement sur le sol.

Il existe aussi des cas où des pilotes habiles peuvent être en prise avec des difficultés de conduite ; certaines circonstances peuvent les obliger à côtoyer le précipice dont les bords restent toujours invisibles; ils sentent très bien qu'un rien peut les jeter dans l'abîme et qu'ils peuvent y être entraînés malgré tous leurs efforts. Dans ces conditions, ils risquent uue manœuvre avec l'espoir et non la certitude de la réussite.

CAPITAINE ÉTÉVÉ.

Pour franchir un obstacle rapproché, pour *décoller* avec une forte charge, pour partir d'un terrain exigu, il faut *cabrer* fortement. L'appareil est amené à la limite du cabrage ; le pilote sent bien qu'un rien peut le renverser; il doit cesser la montée pour éviter la chute; alors, il incline l'aéroplane pour regagner la vitesse perdue; il pratique l'ascension en escalier qui lui fait perdre le bénéfice d'une manœuvre trop hardie Malheureusement, il arrive quelquefois qu'il soit trop tard pour réparer la perte de vitesse, et c'est la chute fatale, presque toujours dangereuse....

Les spectateurs qui ont assisté au départ du Circuit européen, à Vincennes, se rappelleront toujours les envolées des pilotes pressés de s'élever pour franchir *à bonne hauteur* les agglomérations voisines et échapper à leurs remous néfastes. De nombreux aviateurs durent prendre plusieurs fois le départ avant de quitter définitivement le polygone; moins bien inspiré que ses camarades, Lemartin voulut poursuivre son vol avec un moteur dont un cylindre ne *donnait* pas; il perdit sa vitesse et vint s'écraser sur le sol.

Plus des 4/5 des accidents d'aéroplane proviennent de perte ou d'excès de vitesse.

Dans bien des cas, il est impossible au meilleur pilote de se rendre compte d'une façon exacte des variations de vitesse supportées par un aéroplane en plein vol.

Dans certaines circonstances, remous violents, courants ascendants, descendants ou tourbillonnaires, vols dans les nuages, etc., les efforts supportés par les ailes d'un aéroplane dépassent certainement ce que les constructeurs peuvent imaginer. Les positions d'équilibre de l'aéroplane varient constamment et s'éloignent parfois des positions d'équilibre en air calme, de quantités insoupçonnées.

Six mois d'expériences faites sur divers appareils, à l'aide d'un indicateur de vitesse très simple, viennent de le prouver surabondamment.

Sur les routes de France qui vont de Chartres à la frontière allemande, de Moulins à la frontière belge, sur un parcours de 10.000 kilomètres.

Capitaine ETÉVÉ.

Les officiers aviateurs

Pourquoi les accidents d'officiers sont-ils plus nombreux que ceux des civils?

[Par une étrange coïncidence, le célèbre pilote Jules Védrines nous avait envoyé cet article avant sa terrible chute. La fortune a sans doute voulu se venger de lui en l'atteignant, pour lui montrer que les civils et, qui plus est, les champions, ne sont pas à l'abri des catastrophes de l'air.]

JE n'ai nullement l'intention de plaider la cause des constructeurs. Ils sont suffisamment éloquents pour se défendre eux-mêmes s'ils sont attaqués. Mais il me semble absolument indispensable de parler d'un sujet douloureux et de chercher à expliquer comment il se fait que nombre d'officiers furent, ces temps derniers, victimes de terribles accidents. Depuis le commencement de l'année, sept pilotes militaires sont morts des suites de chutes et pendant ce temps, deux aviateurs civils seulement et une aviatrice se tuaient. Le nombre des officiers volants est pourtant inférieur à celui des civils.

Je crois que la cause primordiale de ces accidents provient de l'éducation donnée aux militaires. Dans les écoles où ils apprennent, ils n'ont qu'un but : passer vite leur brevet pour être enrégimentés et prendre rang dans l'armée aérienne. Or, nous savons tous que l'apprenti qui est breveté est aussi ignorant que celui qui ne l'est pas. Il sait s'élever dans les airs, pas plus S'élever n'est rien, se maintenir est tout. Et comment y parvenir, sinon par un entraînement suivi, méthodique, sous l'œil diligent du professeur ou des amis rompus aux traîtrises de l'air. J'ai déjà volé pas mal de kilomètres, je crois même être le pilote en ayant parcouru le plus grand nombre. Eh bien ! presqu'à chacune de mes sorties, j'apprends du nouveau : un remous inconnu, un appel d'air ignoré surgit et vient me rappeler à la réalité des choses, en me prouvant que, malgré l'expérience, dans l'aviation, on ne peut jamais dire : « Je sais tout! » Ce qui fait donc la supériorité du civil sur le militaire, c'est que celui-ci, dès qu'il a son brevet est expédié vers un centre quelconque, tandis que celui-là continue à vivre dans l'ambiance, à voleter sans essayer des prouesses dès sa première sortie, à profiter des enseignements de son professeur, des conseils de ses amis, à ne monter que sur des appareils absolument au point. Chaque visite à l'aérodrome se traduit pour lui par des leçons de choses qui lui permettent de devenir lentement, mais sûrement un marin de l'air aguerri.

L'officier en est réduit à ne compter que sur lui. Il fait ses expériences lui-même. Dès qu'il se croit sûr de soi, il essaie des mouvements nouveaux et variés ; fréquemment il tombe et casse, parfois il se tue. Il ne faut jamais se fier aux éléments. Rien n'est plus traître. En outre, de par sa situation, un militaire n'ose souvent pas demander des conseils aux sapeurs, alors qu'un civil, même champion, n'hésite pas à interroger un mécanicien. Un supérieur préférera ignorer le maniement de telle ou telle pièce de son appareil plutôt que d'en parler à un inférieur.

Enfin, il n'est pas douteux que les appareils militaires sont bien moins soignés que les nôtres. Souvent mal abrités, dans des hangars de fortune, ils ne sont pas suffisamment vérifiés au départ. Les sapeurs sont très consciencieux, très dévoués, j'ai pu le remarquer en maintes circonstances, mais ils n'ont pas l'expérience de nos mécaniciens. Je le sais mieux qu'un autre, on ne s'improvise pas mécanicien. C'est peut-être le métier le plus difficile de tous ceux qui concernent l'aviation.

Je crois donc que, pour enrayer les accidents des officiers, il serait absolument indispensable qu'on modifiât le système d'instruction qui leur est donné, qu'on organisât des cadres d'ouvriers d'état pour obtenir des sapeurs expérimentés et sûrs, et qu'on cherchât moins à avoir beaucoup d'appareils qu'à créer des hangars où l'eau ne s'infiltre pas.

JULES VÉDRINES.

Le règlement du Prix de l'Aéro-cible

Il devra être modifié, en raison directe des progrès des aéroplanes.

LES épreuves du prix de l'Aéro-Cible effectuées au Camp de Châlons ont donné lieu à de fort intéressantes observations.

C'est ainsi que l'excellent pilote Kimmerling dans la *Vie au Grand Air* du 20 avril, Jacques Mortane dans *Excelsior* du 22 avril et d'autres encore ont fait une critique assez vive du règlement de ces épreuves. « Les conditions, disent-ils, ne sont pas celles de la guerre... L'aviateur qui viendrait, à

200 mètres du sol, évoluer au-dessus de l'ennemi, aurait bien des chances pour ne pas revenir vivant à son point de départ. Il devrait, pour se rendre invulnérable, se maintenir à 1.000 mètres au moins. De là,il pourrait fort bien projeter des bombes dont l'efficacité s'étendrait sur un rayon d'au moins 100 mètres... Le tir devrait donc s'effectuer à 1 000 mètres de hauteur,sur une cible de 100 mètres de diamètre ; le tout sans escale, ni limite de temps...»

La plupart de ces objections me paraissent parfaitement fondées. Les conditions du concours ne sont nullement les conditions *normales* de la guerre. Elles correspondent tout au plus à un problème particulier qui serait le suivant: aller placer la nuit, ou à la tombée de la nuit, un pétard de 50 ou 100 kilogrammes de dynamite sur une construction vulnérable, hall de locomotives, pont métallique de chemin de fer, château d'eau, gazomètre, ateliers, etc. D'un autre côté, il n'est pas douteux qu'un aviateur évoluant à 200 mètres serait rapidement descendu, à moins qu'il ne montât un appareil blindé, *ce qui est du reste possible.* Sans blindage, un aviateur ne sera jamais en sécurité au-dessous de mille mètres. Par contre, le rayon d'action efficace des projectiles explosifs ordinaires ne dépasse certainement pas 25 ou 30 mètres latéralement ; c'est ce que l'expérience de la campagne du Transvaal et de la guerre de Mandchourie ont démontré d'une façon surabondante.

Cette restriction faite, je reconnais volontiers que les critiques dirigées contre le règlement du prix Michelin sont des plus sérieuses. En résulte-t-il que ce règlement doit être modifié dès maintenant ? Je n'en crois rien ; et il serait, à mon avis, très imprudent de le faire avant d'avoir laissé exécuter un certain nombre de tirs.

Les critiques qui précèdent n'avaient pas échappé, en effet, aux rédacteurs du règlement et s'ils n'en ont pas tenu compte, c'est qu'ils avaient pour cela, d'excellentes raisons. L'immense majorité des artilleurs était en effet persuadée que le lancement des projectiles en aéroplane ne pouvait donner aucun résultat sérieux. La preuve en est qu'on n'avait tenté aucune expérience de ce genre et, sans la généreuse initiative de MM. Michelin, il est probable qu'on n'aurait encore rien fait dans cet ordre d'idées.

ANDRÉ MICHELIN.

Il s'agissait donc avant tout d'établir un programme raisonnable et de n'imposer que des conditions pouvant être pratiquement réalisées. Etait-ce le cas avec une cible de 10 mètres de rayon et une hauteur de 200 mètres, conditions proposées par les donateurs du prix ? Beaucoup en doutaient. Après de nombreux calculs et de multiples discussions, on admit sans conviction, que, dans des conditions *favorables*, un aviateur pouvait placer 15 à 20 pour cent de ses projectiles dans la cible. Cette conclusion semble du reste provisoirement confirmée par les essais du 21 avril, au cours desquels le lieutenant Mailfert a placé dans le cercle de 20 mètres de diamètre, 2 projectiles sur 15, soit environ 14 pour 100.

Dans des conditions atmosphériques médiocres, les résultats paraissent devoir être notablement inférieurs. C'est ainsi que M. Charbonnier, ingénieur en chef de l'artillerie navale, l'un des plus notoires balisticiens de notre époque, dans un très curieux article intitulé le *Problème de l'Aéro-Cible* (1) donne comme valeurs possibles en pareil cas, pour les écarts *probables* en direction et en portée, les chiffres de 22 et 29 mètres, ce qui correspond à environ 5 pour 100 de coups dans une cible carrée de 20 mètres de côté (moins d'un coup sur 15).

Je persiste donc à croire, jusqu'à preuve du contraire, que la commission chargée d'établir le règlement de l'Aéro-Cible, l'a rendu aussi difficile qu'il pouvait l'être. La question est du reste assez complexe pour que les membres de cette commission se soient refusés à établir le règlement du 2e prix Michelin (prix de 25.000 francs) avant de connaître les résultats des tirs effectués pour le prix de 50.000 francs. Si ces résultats étaient tels qu'on pût admettre, avec une hauteur de 1.000 mètres, une cible de 100 mètres de long sur 10 mètres de large, comme le demandaient MM. Michelin, il n'est pas douteux que le nouveau règlement serait rédigé dans cet ordre d'idées, mais il est encore permis de conserver, sur la valeur des résultats futurs, un certain scepticisme.

Ce qu'il importe avant tout d'éviter, c'est que les conditions du concours ne permettent d'obtenir qu'un pour cent dérisoire, car le prix de 50 000 francs pourrait alors être attribué à peu près au hasard, ce qui serait plutôt fâcheux.

(1) Voir la *Revue d'artillerie* de décembre 1911.

Il faut encore que le concours ne soit pas trop difficile à organiser et ne devienne pas trop dangereux. Le règlement actuel a déjà entraîné la construction d'un abri des plus sérieux, et la création d'une zone de sûreté très considérable, car des écarts de 100 ou 200 mètres n'ont rien d'extraordinaire. Avec une hauteur de mille mètres, le danger deviendrait encore beaucoup plus grand et l'on serait obligé de maintenir le public absolument hors de vue.

On se trouve également forcé, *dans un concours*, de limiter la durée du tir, sans quoi, un aviateur pourrait employer plusieurs heures à lancer ses quinze projectiles.

En résumé, les exigences du règlement actuel sont aussi grandes qu'elles peuvent l'être pour le moment. Sans doute, elles ne correspondent pas aux nécessités de la guerre, mais il ne faut pas oublier que l'aéroplane est encore dans l'enfance et qu'une longue série de progrès successifs sera nécessaire pour résoudre le problème si difficile de l'*aéroplane offensif*.

L. FERRUS.
Chef d'escadron d'artillerie.

AUTOMOBILE

Histoire du moteur !

Le moteur est victime de la science.

On parle beaucoup cette année, car le sport automobile semble prendre un renouveau soudain, de moteurs d'exception, d'engins de pure course.

Naturellement, les dégoutés s'en vont flairant d'un air dédaigneux. Fi donc ! oh ma chère !

Des moteurs de 130 d'alésage qui font 130 chevaux ! moteurs de course, moteurs trop poussés, moteurs qui ne tiendront pas.

En attendant ils ne nous font pas voir les leurs, et ce serait, croyez-moi, la seule chose un peu intéressante en l'occurrence.

Les techniciens sont plus redoutables encore. Je ne veux pas dire trop de mal des techniciens. Ils calculent, après coup, ils font des chiffres. Cela n'a pas une importance énorme. Personne ne les lit, à part quelques initiés, dont l'opinion est déjà faite. Suivant que cette opinion approche un peu de celle des auteurs d'articles susdits, ou qu'elle s'en éloigne par trop, ceux-ci sont, à volonté, et à vie, de sombres idiots ou de profonds génies.

Ils ne sont d'ailleurs ni l'un ni l'autre,

Ce sont de simples taximètres, des compteurs qui s'efforcent d'enregistrer les tours, et qui, d'un paysage entrevu ou d'une énergie dépensée sortent des chiffres. Le chauffeur trouve qu'ils ne marquent pas assez, le client trouve qu'ils marquent trop.

Le passant, qui forme la majorité, s'en moque. L'écrivain technique est d'ailleurs le plus redoutable, pour décourager l'effort, et cela très simplement, sans qu'il s'en doute. La vie, comme toute énergie ne se chiffre qu'en résultats. Disséquez les causes, et les plus belles victoires de la volonté ou de la puissance apparaissent un peu plates.

Prenez les causes de victoire d'un moteur, mettez-les sur le papier, analysez-les, et vous trouverez, en effet que le moteur qui a triomphé portait en lui les causes mathématiques de ses victoires, qu'il devait fatalement triompher, et que par conséquent la formule employée n'était pas juste, puisqu'elle permettait d'être faussée.

On oublie qu'avant d'oser la fausser ainsi, il a fallu travailler, il a fallu faire rendre au métal ce qu'il pouvait donner, au maximum. Il a fallu l'étudier, le connaître, et puis encore risquer. A qui donc sera due la victoire, si ce n'est pas à ceux qui surent et qui osèrent ainsi ?

Il y a quelque dix ans, on ne limitait les voitures que par le poids. On disait : une voiture doit avoir 1.000 kilos, ou aller même jusqu'à 1007 kilos pour les voitures à magnétos. Un beau jour les techniciens s'aperçurent que la victoire était obtenue ainsi en diminuant le poids du châssis, pour le reporter sur le moteur, puis en diminuant le poids du moteur au cheval. C'était en effet, assez indiqué.

Mais enfin il fallait non seulement l'oser, mais encore, ce qui est plus difficile, le réussir.

Les techniciens se gauchirent pourtant longuement la cervelle et ils se dirent : c'est une indignité, cela ne peut pas durer ainsi. Il faut égaliser les chances.

Au lieu d'un certain nombre de kilos à répartir dans toute la voiture, ils n'accordèrent plus qu'un certain nombre de centimètres cubes de cylindrée. C'est-à-dire qu'ils limitèrent le cube des moteurs. Le moteur n'avait plus le droit d'absorber, à chaque tour, qu'un certain nombre de centimètres, voire de millimètres cubes. Il y eut tout d'abord une grande discussion entre ceux qui auraient un, deux, trois, quatre, six poumons. Chacun prétendait qu'à égalité de respiration son voisin était avantagé. On aurait pu lui répondre que c'était la preuve indéniable qu'ils avaient les poumons mieux faits. On préféra faire une table de respiration pour chaque poumon, et ce fut la première victoire de la science.

Victoire qui ne dura point d'ailleurs. L'esprit humain a vite fait de voir l'envers des choses. Immédiatement on truqua, on fit tourner les moteurs à une vitesse insensée pour l'époque, c'était en 1904, on alla jusqu'à 1.400 tours ! Miséricorde. Les moteurs à la mode ne dépassaient pas 700 tours. On augmenta la compression, c'est-à-dire que dans le même nombre de centimètres cubes, on fit entrer plus de gaz, d'après le principe des comprimés, on fit du Liebig, à la carburation. Enfin, l'on s'avisa qu'il valait mieux, pour utiliser ce cube disponible, augmenter la surface du piston que sa course, ce qui permettait un plus grand nombre de tours à la minute, en gardant la même vitesse linéaire du piston, et augmentait la surface d'explosion.

Ce fut l'époque des moteurs *chauffe-plats*, larges et bas, comme des encriers, ou faits effectivement comme de vulgaires réchauds à assiettes.

On aurait pu s'en douter.

Les savants de l'époque s'émurent.

« Ces moteurs sont idiots, déclarèrent-ils, ils ne riment à rien. Il faut ramener la course longue, et, pour cela, ne tenir compte que de l'alésage, c'est-à-dire du diamètre du cylindre, véritable critérium de la puissance, car seul il donne le nombre des centimètres carrés sur lesquels se produit l'explosion. Quant à la course, elle est, d'avance, limitée par la vitesse linéaire du piston, qui ne peut dépasser x mètres à la seconde. Voilà le vrai moteur, le moteur à l'alésage. »

Et aussitôt l'on voit, telles les antiques lorgnettes des marins, dont les étuis sortaient l'un de l'autre et s'allongeaient le long du grand mât, les moteurs monter, monter. Du 180 de course, limite qui paraissait ridicule, on passa à 250, puis à 300, on augmenta sans cesse; chose étrange, les moteurs tournaient aussi vite, car on s'aperçut que la vitesse linéaire pouvait croître, sinon à l'infini, car tout a des limites, au moins dans des proportions gigantesques, pourvu que le nombre de moments d'inertie, d'arrêt, et de retour en arrière, à chaque fin de course, n'augmentât point. On fut bon prince, on diminua même, au besoin, ce total de moments fâcheux, mais il est très mathématique de calculer qu'avec un alésage identique, un moteur de 300 de course qui tourne à 1.200 tours est à un moteur de 150 de course qui tourne à 1.500 tours comme 36 est à 22,5. Ce fut l'époque des moteurs *seringue*. Les savants se prirent cette fois la tête à deux mains: « Ah! mais non, ah! mais non ! » hurlèrent-ils, comme Baron le père, dans la *Femme à Papa*, enragé de voir, disait déjà, qu'un cochon d'ignorant eût raison contre toute la Faculté de Médecine. Ils déclarèrent une fois de plus que cela ne pouvait pas durer comme ça !

Ils essayèrent de la consommation. Cela dura l'espace d'un matin. Il est facile à un garçon de café de faire le compte de consommations de sa terrasse, parce que c'est lui qui les verse. Il est plus difficile à la femme d'un ivrogne de lui faire dire ce qu'il a bu. Il triche.

Or, la femme de l'ivrogne, en l'occurrence, c'était le jury. Il ne sut rien.

L'effort cérébral fut rude. Enfin, il aboutit. On limita tout. Ce fut le triomphe de la ligne de ceinture. On limita la cylindrée, et dans la cylindrée, on limita la course par rapport à l'alésage, et l'alésage par rapport à la course.

Tu auras tant de ventre, tant de tour de taille au maximum, et au minimum, tant du menton au nombril.

C'est la formule actuelle, le dernier mot, le dernier cri. Notez que ce n'est pas plus bête, ni moins, d'ailleurs, qu'autre chose. Aussitôt on s'aperçut que chacun prenait le tour de ventre le plus favorable. En dehors de tant de millimètres, pas de salut, et l'on fit tourner le tout à des vitesses toujours croissantes. Il paraît qu'on en est à 3.000 tours. Par quel mystère un moteur qui tourne à 3.000 tours est-il en progrès, alors que s'il tournait à 2.000 tours et qu'il eût le ventre un peu plus bombé, il serait en décadence ?

Chut ! Ne demandez pas cela. Vous n'y connaissez donc rien ?

Chemin faisant, à travers ces dix années, le vrai moteur, le moteur actuel, a d'ailleurs attrapé son bien un peu partout. Il a gagné de la course, il a gagné de la vitesse, il a gagné de la compression, comme tous les produits nés de la civilisation, il est le fils de toutes nos erreurs successives, le produit de tous les tâtonnements de l'empirisme formulaire qu'on appelle, au jour le jour, la science.

GEORGES PRADE.

BARNSLEY EST CHAMPION D'ANGLETERRE

LES BUTS DE BARNSLEY EN DANGER

La partie se disputait pour la seconde fois. West Bromwich Albion et Barnsley avaient en effet fait match nul le 20 avril. Les deux équipes, très près l'une dé l'autre, fournirent un jeu remarquable. Barnsley, sérieusement menacé au début, fut sauvé par l'adresse de Cooper.

UN SAUT DE PEARSON

La partie que l'on s'attendait à voir disputer avec brutalité fut au contraire très plaisante. Les joueurs des deux teams, et Pearson en particulier, se firent remarquer par leurs prouesses acrobatiques.

COOPER SAUVE SES BUTS

L'arrière de Barnsley, Cooper, fut absolument remarquable et fut le véritable artisan de la victoire de son club. Terriblement à l'ouvrage pendant la partie, il parvint à arrêter toutes les attaques des adversaires qui jouaient près de ses filets.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Nous nous sommes déjà, à maintes reprises, élevés contre la tendance déplorable qu'ont les organisateurs de grandes épreuves à ne tenir aucun compte, pour la fixation de leurs dates, de celles qui ont déjà été adoptées pour d'autres réunions sportives.

Parmi ces dates, il en est qui sont, pour ainsi dire, de fondation. Ce sont les courses hippiques. On sait, un an à l'avance, quel jour se courra le Grand Prix de Paris, et, par suite, toutes les épreuves classiques, puisque leurs dates sont liées à cette dernière. Ce n'est pas aux lecteurs de la Vie au Grand Air *qu'il faut apprendre que le Grand Prix se disputera le 30 juin et, par conséquent, le Grand Steeple, le 23, le Derby, le 16 et le Prix de Diane, le 9.*

La grande semaine hippique commence au Grand Steeple pour se terminer au Grand Prix.

Pendant ces huit jours, tout est aux chevaux et il y a des milliers de sportsmen, de cette classe de la société qui s'intéresse à tous les sports et qui forme la clientèle de toutes les réunions mondaines, qui ne quitteraient pas Paris pour un empire. C'est précisément cette semaine, exactement le jour de la Grande Course de haies, que l'Automobile Club de France a choisi pour le Circuit de Dieppe.

Quand l'Aéro-Club accorda son grand Prix au Comité d'Anjou celui-ci n'eut qu'une idée, passer avant Dieppe. Il semblait que tout aurait été perdu si on arrivait second et qu'il n'y aurait plus personne pour aller à Angers. Et l'on choisit le 16 juin, la date du Derby de Chantilly, l'épreuve élégante entre toutes que l'on ne saurait manquer.

Mais il y a mieux. Il y a un sport sacrifié entre tous, malgré son intérêt, malgré les qualités athlétiques qu'il exige et qu'il procure, c'est l'aviron, dont on s'inquiète bien peu et qu'on délaisse de plus en plus. Il y a une *grande réunion par an, celle des régates internationales. On pourrait croire que le Comité en a choisi soigneusement la date, pour éviter toute concurrence et profiter du vide d'un dimanche sportif. Allons donc ! C'est le 13 juin, le jour du Grand Steeple, à la veille du grand Prix de Dieppe, quand tout le monde pense à autre chose qu'à l'aviron, quand il n'y aura pas de place dans les journaux, qu'est placée la journée du C.R.I.P. à laquelle il sera difficile, quelque bien disposé qu'on soit, de consacrer plus de quelques lignes.*

Et, pendant ce temps, le mois de juillet sera à peu près vide de sport. Voilà bien la logique !

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 5 MAI. — Course à pied. — (Circuit pédestre de l'Est du 4 au 19).

DIMANCHE 5 MAI. — Cyclisme. — Course Paris-Roubaix (Indépendants).

DIMANCHE 5 MAI. — Cyclisme. — Réunion au vélodrome Buffalo.

DIMANCHE 5 MAI. — Hippisme. — Longchamp (Prix Noailles).

MERCREDI 8 MAI. — Hippisme. — Le Tremblay (Prix Citronelle).

MERCREDI 8 MAI. — Boxe : Match Moreau-Gunther.

VENDREDI 10 MAI. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (20e Prix Biennal).

Henri Brégi, inventeur.

Les expériences combinées d'artillerie et d'aviation du camp de Mailly donnent des résultats remarquables qui ont dépassé toutes les prévisions. Ce que les pionniers de l'air pensaient depuis longtemps s'est réalisé pleinement : l'aéroplane est devenu l'indispensable auxiliaire de l'artillerie. Grâce à lui, non seulement elle économise un nombre considérable de projectiles, mais elle devient invulnérable.

Aux essais qui se poursuivent quotidiennement à Mailly, chaque aviateur cherche les perfectionnements susceptibles de rendre leur mission encore plus rapide et plus profitable. C'est ainsi que le sapeur Henri Brégi, le héros du raid Casablanca-Fez, a trouvé un dispositif spécial pour avertir les batteries. En employant le silencieux dont il a muni son moteur, il peut faire des signaux acoustiques pour le réglage des tirs d'artillerie, au moyen d'un sifflet qu'il a placé sur l'échappement.

Par ce procédé, il peut économiser un temps précieux : le système employé auparavant était vraiment rustique. On employait un étui à bougies pour lancer les dépêches que l'on retrouvait toujours avec beaucoup de difficulté.

Grâce à Henri Brégi, la cinquième arme a donc fait un nouveau progrès, de même qu'il lui en avait déjà fait accomplir un grand, lors de son exploit au Maroc.

Le ministre de la Guerre, M. Millerand, a voulu le récompenser de ses brillants etats de service et lui a remis, lundi dernier, au camp de Mailly la médaille militaire. C'est le premier aviateur qui reçoit cette décoration des braves.

Les mitrailleuses et l'aéroplane.

Nous avons reçu, d'un de nos lecteurs, la lettre suivante à la suite de notre article sur la possibilité de mettre des mitrailleuses à bord des aéroplanes :

« *J'ai, non seulement pensé à ce perfectionnement, mais voici plus d'un an que j'ai trouvé le moyen pratique d'installer une mitrailleuse à bord pour lui permettre de faire face de tous côtés en moins d'une seconde avec son pointeur. Mais, n'ayant pas le moyen de faire de l'aviation moi-même, j'avais offert mes services aux plus grandes maisons qui n'ont même pas daigné me répondre. Voyant cette indifférence, j'avais, étant sous-officier réserviste, fait les demandes nécessaires pour obtenir un rengagement et passer aux aviateurs. Malgré mes requêtes réitérées, je me vois toujours au même point et renonce à recommencer.*

« *Pourquoi faire tant de bruit autour de l'aviation si l'on ne veut même pas accepter ceux qui offrent de se dévouer pour elle. On amasse des sommes considérables pour acheter des appareils, on se plaint de ne pas avoir de pilotes et on refuse ceux qui s'offrent. Alors?* » P. G.,

« *à Jeulain (Nord.* »

Renvoyé à qui de droit, mais nous craignons que notre correspondant anonyme ait peu de chance de réussir.

Une délicate pensée d'Hélen.

L'excellent pilote Hélen, le détenteur de la Coupe Michelin 1911, apprenant que Mme Edouard Nieuport, la malheureuse veuve du génial inventeur, venait de mettre au monde une petite fille, eut la délicate pensée de rendre un hommage à la mémoire du disparu. Il monta aussitôt dans son monoplan et longuement vint voler au-dessus de la maison habitée par la jeune mère, pour lui montrer que si son mari n'était plus, son souvenir resterait impérissable dans l'esprit de tous.

Les pigeons tricolores.

M. Daléchamps a pris une initiative qu'il croit susceptible de révolutionner le monde de l'aviation pour le jalonnement des routes de l'air. Il a proposé aux autorités des pigeons voyageurs qui se tiendront le long des parcours. Mais comment les reconnaître ? Il les a peints en bleu, blanc et rouge. Délicate pensée, s'il en fut ! Que n'y avions-nous pensé plus tôt !

Les meetings d'aviation.

Les meetings d'aviation au profit de la cinquième arme continuent dans toutes les villes de France. Les appareils sont nombreux, le public enchanté. Seuls, les pauvres pilotes n'ont pas lieu de se louer de cette initiative. C'est, en effet, une source de bénéfices tarie pour eux. Les épreuves sont rares, les meetings productifs également. Il leur restait le moyen d'aller de temps à autre faire des exhibitions rémunératrices à droite et à gauche. Personne ne veut plus d'eux, les bourses se ferment. A quoi bon s'offrir un aviateur, quand, sans aucun frais, six ou sept hommes-oiseaux viennent évoluer pour l'aviation militaire ?

Il est bon de penser à notre flotte aérienne, mais n'est-il pas injuste de retirer leur pain à ceux qui gagnent péniblement leur vie en la risquant sans cesse et qui, bientôt, seront obligés de se rendre à l'étranger pour recevoir le légitime prix de leur dangereux labeur.

M. Millerand et les officiers.

Le ministre de la Guerre, M. Millerand, frappé par les accidents récents qui ont attristé l'aviation militaire, vient de donner quelques instructions pour éviter leur retour. C'est ainsi qu'il exige que les officiers-pilotes présentent toutes les conditions physiques requises pour faire de bons aviateurs et, en particulier, qu'ils possèdent une vue excellente. En outre, il conviendra de faire rentrer à leur corps tous ceux des élèves qui, après un certain entraînement, ne présenteraient pas les aptitudes voulues.

Une très sérieuse attention devra être apportée au moment de la réception des appareils, sur la solidité de leurs différents organes. D'autre part, on poussera activement dans les divers établissements d'aéronautique militaire, l'étude de la stabilisation des appareils et on accueillera, dans la mesure du possible, les propositions que pourraient faire dans ce but les inventeurs civils et militaires.

Enfin, la plus grande prudence est recommandée à l'égard des exercices d'aviation de toute nature, car la multiplicité des accidents ne peut aller qu'à l'encontre du développement de l'aéronautique militaire,

Les dirigeables coûtent cher.

Certain dirigeable fut acheté par le ministère de la Guerre anglais 312.500 francs. Il accomplit un magnifique voyage-record. Depuis, il n'a jamais repris l'air. Reconnu inutilisable et démonté, il a été relégué à Farnborough. On n'entendra plus parler de lui sans doute et les 312.500 francs auront vécu ce que vivent les roses...

Grévistes malheureux.

Les chauffeurs de taxis-automobiles n'ont pas eu de chance. Malgré leur résistance acharnée, ils ont repris le volant sans avoir vu triompher une seule de leurs revendications.

De même, les ouvriers d'une usine d'automobiles de Turin ont fait une grève de trois mois. Les patrons n'ont pas cédé et les grévistes ont repris le travail au même tarif qu'il y a six ans.

Une mesure de précaution.

Plusieurs chauffeurs, ayant participé à des vols d'automobiles dans l'état de New-York, une loi vient d'interdire la délivrance de permis aux postulants ayant subi une condamnation.

Un record Irlandais.

Une performance curieuse vient d'être accomplie par un sportsman Irlandais. C'est celle de M. G. Healy qui six jours de suite, sur une motocyclette à plusieurs vitesses, (multi speed) a fait le voyage de Dublin à Cork et retour, soit 314 milles ! Trois jours de pluie, une courroie défaite, pas une crevaison, pas un dérapage, pas un poulet « mis hors de combat », Tel est le bilan sommaire de cette semaine, vraiment bien remplie.

Traité de paix sportive.

Enfin la paix est signée entre les deux grandes Sociétés Anglaises, la N. C. U. (National Cycliste Union) et l'A. A. A (Amateur Athlétic Association) qui avait prétendu s'arroger sur la gent pédalante certains droits de contrôle, que la N. C. U., assez naturellement, lui contestait. Moyennant quelques légères concessions de forme, l'A. A. A., a reconnu ses torts et les combattants viennent « d'enterrer la hachette de guerre » nous dit l'*Irish Cyclist*. Quand fumeront-ils ensemble le calumet de paix ?

La chance d'un entraîneur.

A la vente Rothschild, à Deauville, l'entraîneur Botten avise un cheval de belle apparence. Il s'en rend acquéreur moyennant 3.500 francs, pour le compte d'un de ses propriétaires. Il oublie d'en avertir celui-ci. Un jour, le propriétaire apprend qu'il possède le nouveau cheval et reproche à son entraîneur de ne point l'avoir prévenu.

— Puisqu'il en est ainsi, je n'en veux pas, lui dit-il, gardez-le !

Botten ne se le fait pas dire deux fois, parce qu'il a confiance et fait travailler la bête.

Résultat : le poulain s'appelait *Lynx Eyed* et gagnait vendredi dernier la poule de produits, le Prix Miss Gladiator, faisant 361 francs pour 10 francs. C'est un joli denier ! Botten est ravi, mais le propriétaire regrette son acte de mauvaise humeur.

Nouvelle à la main.

A un banquet sportif, l'autre jour, un vague individu se lève et prononce un discours au grand mécontentement de tous les assistants qui n'ignorent pas la moralité relative et la mauvaise réputation de l'orateur :

— Il est tellement voleur, dit un convive, qu'il n'a pu s'empêcher de prendre même la parole.

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 22 AU 28 AVRIL 1912

AVIATION

VENDREDI 26 AVRIL. — Angoulême. — L'aviateur Brindejolc des Moulinais, dans un essai pour la coupe Pommery, va de Villacoublay a Angoulême.

SAMEDI 27 AVRIL. — Paris. — Maurice Tabuteau gagne la Coupe Deutsch, couvrant les 200 kilomètres du circuit de Paris en 1 h. 47 m. 48 s. 4/5.

SAMEDI 27 AVRIL. — Londres. — Hamel et sa passagere, Miss Davies, regagnent Hendon en aéroplane venant de Paris.

CYCLISME

DIMANCHE 28 AVRIL. — Menin. — La course Paris-Menin (320 kilomètres) est gagnée par Masselis en 11 h. 5 m. devant Vandacie, Petit-Breton, etc.

DIMANCHE 28 AVRIL. — Buffalo. — *Petit Prix de Buffalo* (10 kilomètres) : 1. Polledri ; 2. Morel ; 3. Rudi-Russe. — *Tour de piste* (300 mètres) : Pouchois ; Dupré ; Ellegaard, en 19 s. ; Polledri, en 20 s. — *Grand Prix de Buffalo* : 1. Ellegaard ; 2. Dupré : 3. Védrines. — *50 kilomètres* (derrière motos) ; 1. Rudolphe, en 44 m. 7 s. 3/5 ; 2. Larue à un tour ; 3. Bruni, à 350 m. ; 4. Simar, à 4 tours.

ATHLÉTISME

MERCREDI 24 AVRIL. — Boxe. Paris. — Dixie Kid met Bernard knock-out en dix rounds.

VENDREDI 26 AVRIL. — Boxe. New-York. — Packy Mac Farland est déclaré vainqueur de Matt Wells en dix rounds.

SAMEDI 27 AVRIL. — Boxe. — Nienmen et Miner font match nul. Rodel bat Jackson aux points en 10 rounds.

DIMANCHE 28 AVRIL. — Association. Colombes. — La Finale du championnat de France d'Association, disputée entre les équipes du Stade Raphaëlois et de l'Association Sportive Française, est revenue à l'équipe du Stade Raphaëlois par 2 buts à 1, après deux prolongations.

ESCRIME

MERCREDI 24 AVRIL. — Tournoi militaire. — *Championnat individuel d'épée, officiers :* 1. Lieutenant Perez, du 5e hussards.

JEUDI 25 AVRIL. — Tournoi militaire : *Championnat individuel de sabre, officiers :* 1. Lieutenant de Mas-Latrie.

VENDREDI 26 AVRIL. — Tournoi militaire. — *Championnat d'épée par équipes :* 1. Equipe A. (cap. Petit, lieutenants Bolle et Langlois).

SAMEDI 27 AVRIL. — Tournoi militaire. — *Coupe Challenge international d'épée par équipes :* 1. Equipe française (commandant Perez, du 6e hussards, capitaine Bolbeau, du 152e d'infanterie ; capitaine Varaigne).

SAMEDI 27 AVRIL. — Nice. — *Tournoi international :* 1. M. Gaudin ; 2. M. Picquemal ; 3. MM. Baudat et Besançon.

HIPPISME

MARDI 23 AVRIL. — Maisons Laffitte. — *Prix Pénélope* (Pouliches : 2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Mongolie, à M. C. Vagliano (J. Reiff) ; 2. Kyrielle II ; 3. Floraison. P. M. : gag. 38 fr. 50 ; pl. 18 fr., 21 fr. 50, 33 fr.

DIMANCHE 28 AVRIL. — Longchamp. *Cinquante cinquième Prix Biennal* (2.000 mètres, 25 000 francs) 1. Zénith II, à M. A. Veil-Picard (Garner). 2 Gayolie ; 3. Manthorpe. P. M. : Gag. : 29 fr. 50 pl. : 17 fr., 28 fr. 50, 27 fr. — *La Coupe* (3.000 m., 25.000 francs et un objet d'art de 10 000 francs) ; Corton II, a M. A. Pellerin (T. Robinson) ; 2. Méréville ; 3. Manzanarès. P. M. : Gag. : 84 fr. ; pl. : 31 fr., 21 fr., 37 fr. 50.

PISTOLET. FUSIL DE CHASSE.

MERCREDI 24 AVRIL. — *Reunion du fusil de chasse.* Gagnants des poules : R. Texier, M. Bucquet (3), Berjat, *ex æquo*. G. Bertaux et Théache.

VENDREDI 26 AVRIL. — *L'assaut au pistolet* (tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : Dr de Severdavy, Dr Gapin, Baron Petiet, Alcobendas (2), Bonnette, de Paul, Davila (2), Montrion.

CE QU'IL FAUT LIRE

La défense dans la rue, par J. J.-Renaud. Collection Sports-Bibliothèque. Le vol. 6 francs.

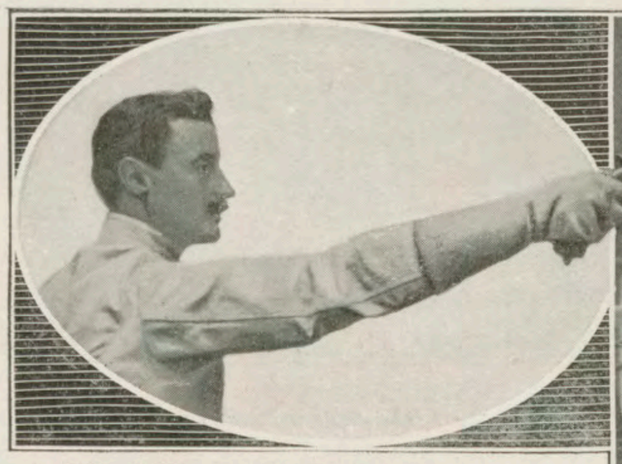
Comment je suis devenu champion d'Europe de boxe, par Georges Carpentier. Le vol. 1 f. 50.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

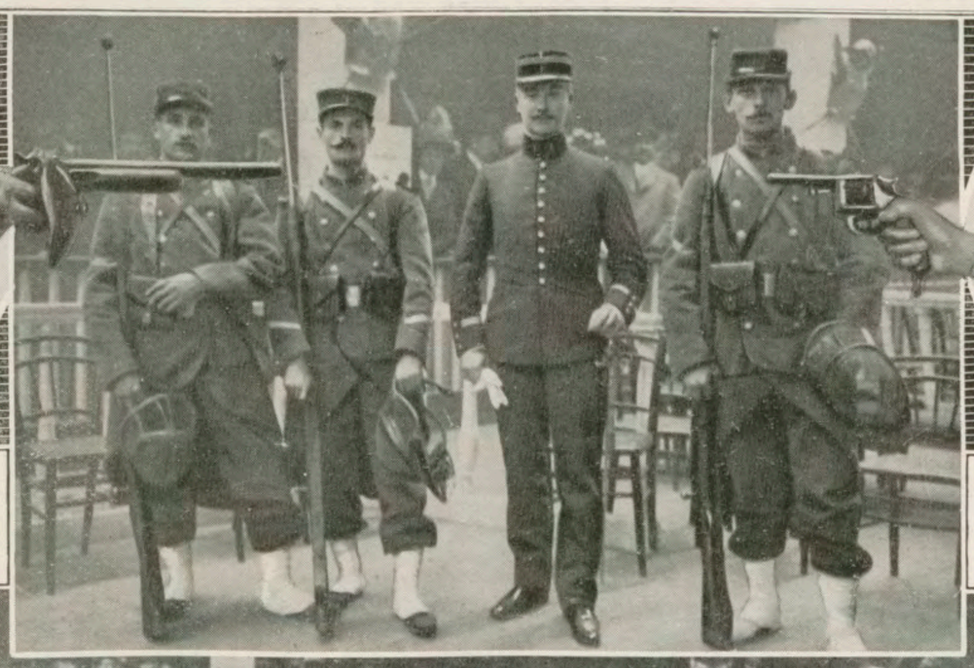
LES CHAMPIONNATS D'ESCRIME MILITAIRES

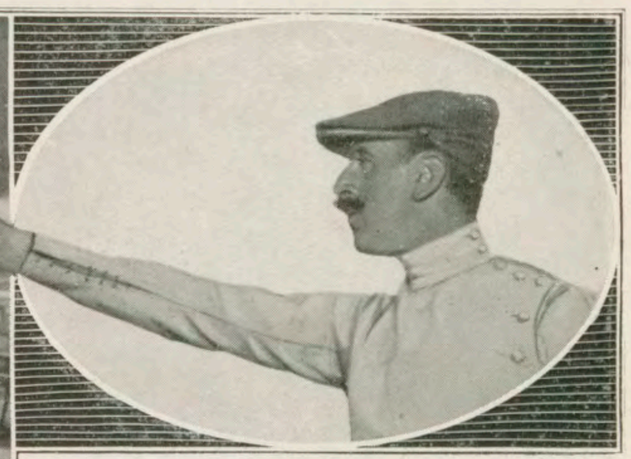
LES OFFICIERS DE LA FINALE INDIVIDUELLE D'ÉPÉE
De g. à d. : les l^ts de Saint-Germain (8^e). de Romilly (2^e), du Cor de Danrémont (12^e), Pérez (1^er), Bonnevalle (6^e), Hondemon (6^e), cap. Leroy (8^e), l^ts Touny (8^e), Langlois (11^e), cap. Varaigne (2^e), Dolbau (2^e). Assis : le cap. Sée.

LES OFFICIERS DE LA FINALE DU SABRE INDIVIDUELLE
De g. à d. : les l^ts Jozan (11^e), de Saint-Germain (8^e), vét. Hubert (3^e), cap. de Ranst (6^e), c^t d'Epenoux (6^e). l^ts Beltz (11^e), Mendielli (4^e), de Mas-Latrie (1^er), de Romilly (10^e), de la Touche (5^e), Lefèvre (9^e), Perrodon (2^e). Assis : le cap. Sée.



LE LIEUTENANT CARRELET
Le lieutenant Carrelet, du 4^e chasseurs, vainqueur du championnat de pistolet.





LE LIEUTENANT PERRODON
Le lieutenant Perrodon, du 25^e dragons, vainqueur du championnat de revolver.

LE MINISTRE DE LA GUERRE AU TOURNOI MILITAIRE
Le ministre de la Guerre, M. Millerand, se rendait, le 24 avril au le tournoi militaire d'escrime et assistait à plusieurs assauts d'honneur, dont un au sabre, que nous représentons, entre les lieutenants Perrodon et de Mas-Latrie. — Au milieu, l'équipe du 1^er bataillon de chasseurs à pied, champion de l'escrime à la baïonnette.

LE STADE RAPHAËLOIS EST CHAMPION DE FRANCE DE FOOTBALL ASSOCIATION

LA VIE AU GRAND AIR

L'A. S. F. DEGAGE

Les joueurs du Stade Raphaëlois, plus scientifiques et plus vites que les Parisiens, viennent d'amener la balle dans les buts de l'A. S. F.; heureusement Masif dégage son camp d'un heureux coup de tête en renvoyant le ballon à son co-équipier Desaulty. En médaillon, à gauche, l'équipe de l'Association Sportive de France à droite, l'équipe du Stade Raphaëlois.

UN BUT POUR L'A. S. F.

A la suite d'une brutalité de Noël Sergent, un penalty est accordé aux Parisiens, Camard en profite pour rentrer le ballon dans les filets, ce fut d'ailleurs l'unique but réussi par les champions de Paris.

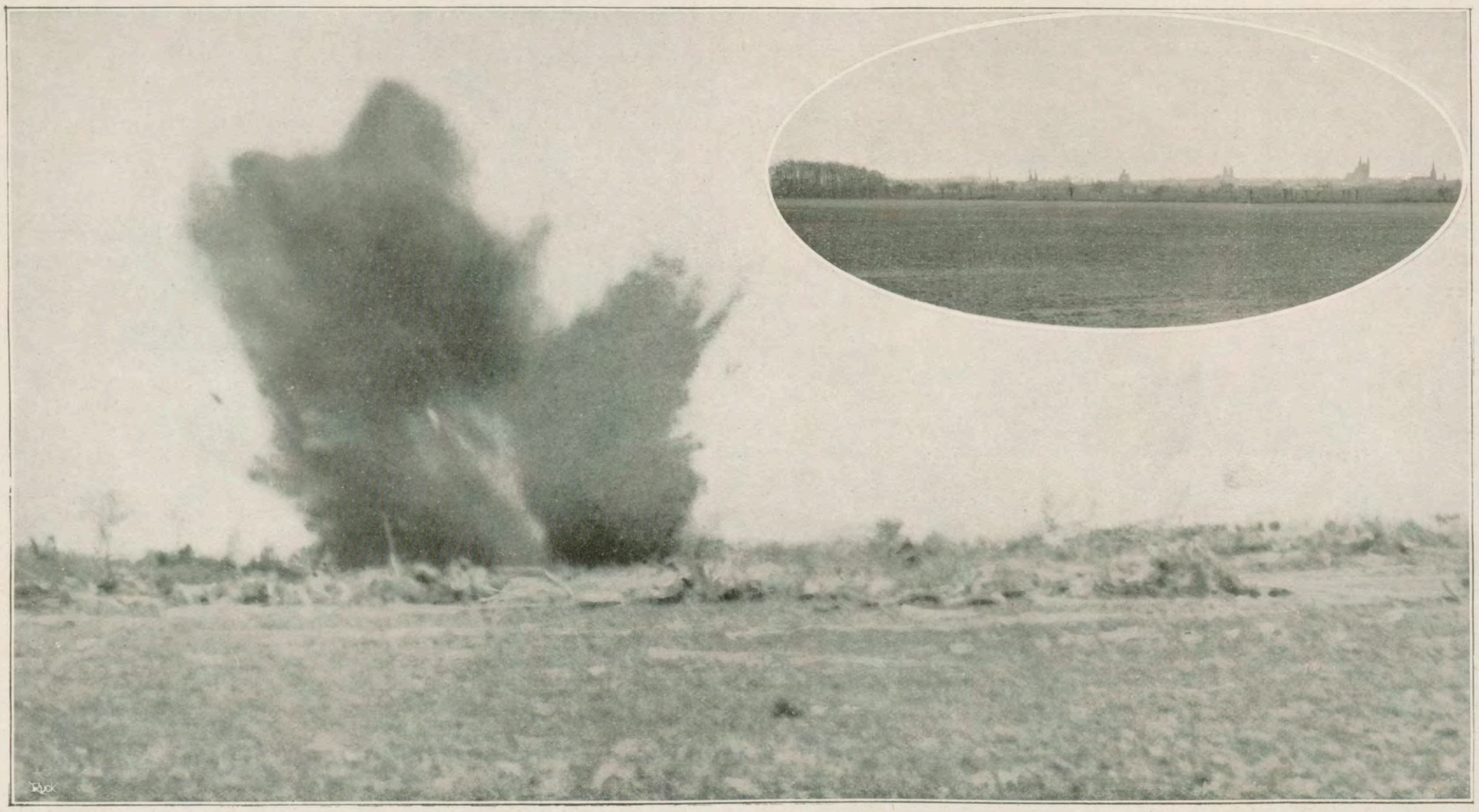
ARRÊTÉ A TEMPS.

La balle envoyée de loin est facilement arrêtée par l'arrière Raphaëlois Denigri qui dégage.

PLANUS ATTAQUE

Planus de l'A. S. F. fut un des meilleurs hommes sur le terrain; se démarquant à propos, il se montra très dangereux pour l'adversaire. Après deux prolongations, la victoire est restée au Stade Raphaëlois par 2 buts à 1.

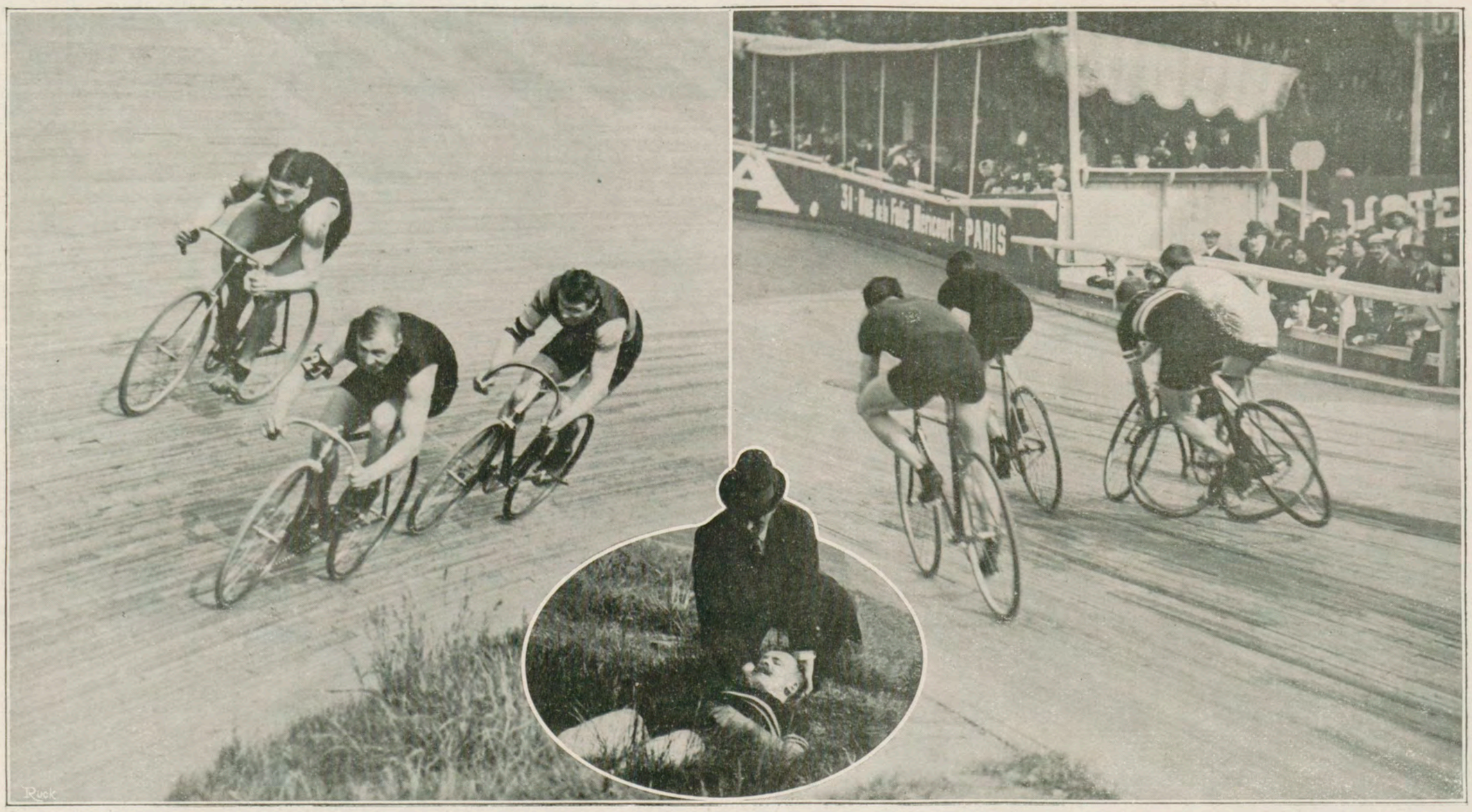
AVANT LE GRAND PRIX DE L'AÉ. C. F.



ON FAIT SAUTER LES HAIES GÊNANTES DU TERRAIN D'AVRILLÉ

C'est au mois de juin, les 16 et 17, on le sait, que se disputera le Grand Prix de l'Aéro-CIub de France sur le circuit d'Angers. Les travaux ont commencé et sont poussés activement. Notre photographie représente une haie que fait sauter à la mélinite le 6e génie. Dans la gerbe de fumée, on remarque le curieux aspect de couches stratifiées. En médaillon, la piste où seront donnés les départs. Au fond, seront élevées les tribunes.

LE GRAND PRIX DE BUFFALO



LA FINALE DU GRAND PRIX

La finale du Grand Prix de Buffalo mettait aux prises Ellegaard, Dupré et Védrines. Au premier tour, Dupré menait lentement. Ellegaard (*pneus Continental, bicyclette Terrot*) passait devant au second tour et dès lors n'était plus rejoint.

DIDIER FAIT TOMBER MOREL

Après le Petit Prix de Buffalo, Didier entre en collision avec Morel. Sur notre photographie on voit le pneumatique de celui-ci sauter. Morel tombe et se casse la clavicule ; on le voit sur la pelouse après l'accident.

BOXE

Mauvaise semaine pour les boxeurs Français

Charles Ledoux et Bernard se sont fait battre par Digger Stanley et Dixie Kid.

Nous sommes tellement habitués depuis quelques mois aux triomphes de nos boxeurs français sur les champions anglais et américains, que c'est une véritable déception pour nous lorsque nous sommes obligés d'enregistrer des défaites. La semaine qui vient de se terminer a été loin d'être glorieuse pour nous. La précédente avait mal fini : l'Anglais Spenceley, l'ancien champion du monde amateur avait réussi à battre aux points le Français Marcel Thomas, l'un de nos plus adroits et de nos plus résistants poids légers.

Le lundi, au National Sporting Club de Londres, le Français poids coq Charles Ledoux était opposé au champion d'Angleterre, Digger Stanley, pour le titre de champion d'Europe. De l'avis de l'arbitre, la victoire de l'Anglais était évidente. Mais, nous devons avouer, d'après les comptes-rendus des journaux d'Outre-Manche eux-mêmes, que Charles Ledoux semble avoir été victime du chauvinisme un peu exagéré de nos voisins.

Stanley se serait rendu coupable de nombreuses fautes, il serait allé à terre à deux reprises et le Français lui aurait mené la vie dure pendant la majorité du combat. Il est certain que, chaque fois qu'un des nôtres va boxer en Angleterre, il est obligé d'infliger une punition pénible à son adversaire s'il veut se voir décerner la décision. L'autre soir, Digger Stanley devait être ou disqualifié ou déclaré battu, à en croire les récits faits par des spectateurs du match, et c'est Ledoux qui essuie un échec. Nous n'ignorons pas que l'Anglais est un homme extrêmement scientifique et que Poésy dut faire appel à toute son habileté pour arriver à le vaincre, mais il est difficile à un boxeur du poids et de la taille de Ledoux de résister à la furia du petit cuisinier. Il frappe avec la puissance d'un poids moyen, il encaisse sans sourciller, il manque certes de virtuosité, mais qu'importe : s'il frappe dix fois et qu'il touche son but une seule fois, cela suffit, son adversaire n'en demandera pas davantage.

BERNARD

Le Wonderland désire, paraît-il, organiser, à Paris, une revanche entre ces deux pugilistes. Rien que cette conséquence devrait nous engager à remercier l'arbitre anglais de sa partialité, car nous assisterons, ce soir-là à un beau combat pour le titre de champion d'Europe.

Le championnat du monde qui mettait aux prises le nègre Dixie Kid et le Français Bernard a tenu, je dois le dire, plus qu'il ne promettait. Je ne recommencerai pas aujourd'hui une discussion sur la légitimité du titre de Kid. Outre qu'elle ne changerait rien à l'état actuel des choses, tant que la boxe ne sera pas mieux règlementée, les droits du noir sont aussi probants que ceux de telle personne qui, demain, assurerait *urbi et orbi* qu'elle est champion du monde des poids lourds sous prétexte qu'elle a écrit à Jack Johnson pour le défier et qu'elle n'a pas reçu de réponse.

Bernard, au début, mal à l'aise, semblait réaliser nos prédictions. Il attaquait peu, se couvrait sans cesse et son adversaire, avec les gestes d'un singe, sautait, gambadait autour de lui, le touchant avec facilité. Mais, dès le second round, le Français se reprenait et entrait en action. Il faisait alors du beau travail. Sans donner l'impression qu'il était déjà capable de surclasser le nègre, il lui mena cependant la vie dure. Il eut le même tort, à mon avis, que tous les blancs opposés à des noirs. Il ne chercha pas assez l'estomac, point le plus vulnérable chez les hommes de couleur. Ceux-ci ont la figure dure comme du bois et les boxeurs qui cherchent à les knoc-kouter à la mâchoire ont toutes chances pour n'obtenir comme résultat qu'une fracture de leurs poings. D'ailleurs, lorsqu'il toucha Dixie Kid à la poitrine, Bernard aurait dû s'apercevoir de l'effet douloureux qu'il avait produit sur son adversaire. Il lui aurait, paraît-il, fracturé deux côtes. Par conséquent, si notre représentant avait continué son travail uniquement au corps, il aurait peut-être pu obliger le champion à abandonner ou à aller à terre. C'est là une faute de tactique étonnante de la part de Bernard qui étonna l'assistance par sa précision, ses attaques variées, en un mot par sa belle résistance en face de son redoutable et sérieux antagoniste.

Certains journaux ont déclaré que Dixie Kid avait écrasé Bernard. Je ne le trouve pas. D'ailleurs, s'il en avait été ainsi, le nègre n'aurait pas eu besoin de recourir, à certains moments, à des coups interdits. Lorsque le champion knock-outa le Français, il accompagna son hook à l'estomac d'un coup de tête à la figure et je ne sais quelle est celle de ces deux attaques dont le résultat amena la mise hors de combat et le vomissement de sang de notre valeureux comingman. En somme, sans être encore aujourd'hui un homme de taille à abattre les meilleurs, comme son camarade Carpentier, Bernard verra bientôt ses efforts et son travail récompensés.

JACQUES MORTANE.

NATATION

La Natation en France

Les Français délaissent la nage.

Nous voici aux portes de l'été! Et les ardeurs d'un soleil plus que printanier, et que la lune n'éclipsera plus avant 1999, font déjà entrevoir aux fervents du sport de la natation d'autres horizons que ceux de nos lugubres piscines parisiennes.

Le sport de la natation ! Est-il devenu en France ce qu'il devrait être, et ce que rêvait d'en faire Pierre Giffard lorsqu'au vieux *Vélo* — mais où sont les neiges d'antan ? — il entreprit de secouer les masses, et d'apprendre à la jeunesse française ce que c'était que d'aimer l'eau, ce que c'était que de s'y mouvoir, et d'en faire non plus la perfide adversaire qui tue mais la bienfaisante amie qui ranime et vivifie ?

Le mouvement paraissait bien parti. Toute une génération de nageurs nous était née. Les criteriums annuels, les épreuves sportives régulièrement organisées semblaient avoir déterminé un élan réel et décisif.

Il me paraît que toute cette belle impulsion s'est singulièrement ralentie et que les cadres français du sport de la natation ne se sont pas élargis, popularisés, comme nous avions le droit de l'espérer. Nous voyons bien deux cent mille Parisiens suivre chaque année sur les bords de la Seine les péripéties de la traversée de Paris à la nage, mais ce sont là deux cent mille curieux, qui sont tout simplement venus assister à un spectacle gratuit et qui n'exige pas un lointain déplacement.

La vérité c'est que si les chantres des pistes cyclistes réclament à grands cris la venue d'hommes nouveaux et de jeunes champions, les dirigeants de la natation en France devraient être encore plus navrés de l'insuffisance absolue de leur recrutement.

Je crois qu'on nage plus en France qu'il y a quinze ans. Mais depuis cinq ou six ans les leaders du sport de la natation n'ont fait aucun progrès, car ils sont demeurés les mêmes ou à peu près.

Voyez plutôt : côté amateurs, Meister est toujours le meilleur sur les courtes distances, Rigal sur les 500 mètres, Decoin sur les 1.500 mètres; Vasseur s'est retiré de la lutte, et c'est tout juste si l'on peut fonder quelques espoirs sur un nouveau venu, Galey, qui a gagné l'an dernier le championnat des 1500 mètres.

Côté professionnels, Bonnet pour les 100 mètres, Estrade qui a connu à la fois des succès en vitesse et en grand fond, Chrétien qui est l'un de nos meilleurs nageurs pour les longues distances!

Il est indéniable que c'est insuffisant, et d'autant plus insuffisant que nos meilleurs hommes sont encore très loin des vrais champions du monde.

Il est hors de doute que nous n'avons pas progressé, et que notre retard s'est au contraire accentué.

A quoi cela peut-il tenir? A l'insuffisance de nos piscines ? A la mauvaise organisation de notre saison sportive ? Aux encouragements insuffisants des grands pouvoirs sportifs? A la non venue du grand crack français qui déterminerait un mouvement d'enthousiasme populaire ?

C'est ce que nous aurons l'occasion d'étudier prochainement.

GÉO LEFÈVRE.

Nos lecteurs trouveront, dans le numéro de *Fermes et Châteaux* qui vient de paraître, le compte rendu complet du

CONCOURS HIPPIQUE de PARIS

avec les photographies des lauréats des principales épreuves.

FOOTBALL RUGBY

Footballeurs Français et Américains

Les Français possèdent les qualités requises pour le football américain.

Lorsque l'on se reporte à quelque dix ans en arrière, on reste stupéfait des progrès accomplis par nos joueurs de football; en rugby surtout, nous avons marché à pas de géant et l'époque n'est plus où le moindre petit club anglais venait à notre grand désespoir nous infliger de cuisantes défaites.

Le petit Français est devenu grand et avec l'âge il a pris de l'expérience et de l'audace, ses qualités naturelles de courage, de fougue, d'endurance, il a su les approprier à ce jeu hier inconnu de lui, il a maintenant une façon de jouer qui lui est personnelle et bientôt on parlera de l'autre côté de la Manche de cette méthode française qui tiendra en échec la méthode galloise.

Notre force en rugby vient de ce que nous n'avons pas copié servilement nos voisins, parce que nous avions justement des qualités, à nous spéciales, que nous avons su faire valoir, et cela est tellement vrai que dans le football association, lequel cadre si bien avec le caractère anglais flegmatique et calme, nos progrès ont été beaucoup plus lents. Nous sommes encore des débutants, ou presque, dans l'art du ballon rond.

Nous ne pouvons malheureusement comparer nos joueurs aux joueurs américains, puisque ceux-ci pratiquent un jeu qui leur est tout à fait spécial, c'est fort dommage j'en suis persuadé, car je crois que l'on trouverait de nombreux traits communs aux deux types.

D'abord cette furia française, dont nous sommes si fiers, il faudrait l'accorder à nos camarades d'Outre-Atlantique, qui ont du football une toute autre conception que les Anglais et qui luttent avec un acharnement que ne renieraient pas nos plus fougueuses équipes du Midi, ensuite, le courage, qualité poussée à l'extrême chez les Américains, et en plus, une qualité que nous n'avons malheureusement pas, la ténacité.

Est-ce à dire que nous sommes taillés pour jouer le rugby américain? Pourquoi pas? Je suis même certain que nous serions très bons dans cette branche de sport; malheureusement, ou heureusement comme on voudra, il y a un petit ennui, le football d'Amérique est, croit-on, un tantinet brutal et n'aurait aucune chance d'être accepté chez nous, surtout après les incidents de ces derniers mois.

Et pourtant, est-il vraiment si brutal ce jeu qui, au dire de nombreux spectateurs, est réellement passionnant par la fièvre de bataille qui s'en dégage? Les accidents sont-ils donc si nombreux que l'on doive lui faire une guerre acharnée comme celle que lui fit dernièrement l'ex-président Roosevelt? Avant cette époque, c'était d'ailleurs un sport véritablement dangereux, qui exigeait un entraînement excessif et des moyens physiques que ne possédaient pas tous les athlètes : la force et la résistance aux coups étant pour ainsi dire les premières qualités demandées aux footballeurs. Le corps absolument matelassé, la tête protégée par un casque comme en portent les coureurs cyclistes derrière motos, le joueur américain rappelait alors assez fidèlement un guerrier thibétain.

L'intérêt de la partie se ressentait de cet accoutrement gênant ô combien! ce n'était alors que mêlées furieuses où se récoltaient de nombreux horions; les longues courses de vitesse, comme en exécutent nos trois-quarts de rugby étaient absolument inconnues, et pour cause.

Malgré cela, le rugby américain jouissait auprès de son public, exempt de toute sensiblerie, d'une vogue que rien ne pouvait atténuer lorsque l'un des fils de l'ancien président fut un jour quelque peu malmené, et cela décida de son sort. On réforma complétement.

Maintenant les temps sont passés où les rencontres célèbres se terminaient par un bilan de 15 à 20 éclopés, et quelquefois même, par un accident mortel; avec les nouvelles règles, les mœurs se sont adoucies, et les fervents du ballon jouent maintenant un football très convenable et où nos qualités de Français nous permettraient de briller, surtout depuis que la boxe a pris chez nous droit de cité.

Mais alors, j'y pense, il y a diablement longtemps que nous nous adonnons à ce sport, car si j'ai bon souvenir elles ne datent pas d'hier, les parties qui se sont terminées par des directs et des swings!

JEAN AUGER.

COUP D'OEIL CHEZ NOS VOISINS

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées de nos confrères de l'étranger.
N. D. L. R.

Le vol sur l'eau, en tant que sport.

[*L'hydro-aéroplane* qui triomphait hier à Monaco, est le roi de l'heure présente ; il le sera plus encore de la prochaine. On lira donc avec plaisir et profit quelques articles extraits de la Presse américaine qui montreront à ceux qui n'en seraient pas avertis, que nous avons de l'autre côté de la mare aux harengs des concurrents des plus sérieux et qui se piquent même d'être un peu mieux que cela.]

Il est sans doute très difficile de prophétiser les progrès et services futurs de l'hydro-aéroplane. Mais un bref regard jeté, vers le passé, à l'histoire d'un de ces appareils, l'hydro-aéroplane Curtiss, depuis sa conception première jusqu'à son point de perfection relative d'aujourd'hui, qui l'a fait réussir et adopter en Amérique, permettra au lecteur de juger par lui-même des modes d'emploi nouveaux, plus étendus et plus variés, auxquels peuvent l'appeler, dans un proche avenir, la fantaisie du sportsman, les besoins de l'armée et de la marine.

Ma première idée d'un aéroplane, le faisait partir et s'élever de la glace. Il me semblait, et c'est ce qui m'avait séduit, qu'une surface aussi polie et lisse que celle d'un lac gelé, parfaitement nette de toute obstruction, devait réaliser les conditions d'un champ d'aviation idéal. Je n'eus relativement pas trop de peine à construire une machine capable de s'élever de la glace; et une première expérience heureuse eut lieu à Haumondsport, New-York : en mars 1908, le « Red wing » (l'aile rouge) s'envola de la surface glacée du lac Keuka:

Dans l'été de cette même année, sur les eaux du même lac, libres alors, nous renouvelâmes le même essai; mais il nous fallut déchanter : la chose était autrement difficile. Notre première tentative s'exécuta avec deux « pontons » ; mais nous les remplaçâmes ensuite par un bateau unique, et nous nous arrêtâmes à ce type. Puis l'automne vint et le mauvais temps, et nous interrompîmes nos essais.

L'été suivant, tout mon temps fut occupé par la construction d'un Gordon Bennet de course, et par le perfectionnement de la machine ordinaire.

Dans l'été de 1910, je fus tellement pris par mon travail d'exhibition, que je dus m'en tenir à quelques expériences d'hydro. Bien que j'eusse espéré avoir un hydro-aéroplane prêt pour le vol d'Albany-New-York, force me fut de me contenter d'une machine ordinaire, pourvue de tubes en caoutchouc qui m'auraient permis de flotter, pour le cas où j'aurais dû descendre sur l'eau; et aussi d'un appareil assurant l'équilibre sur l'instable élément.

Puis me voici à San Diego — pendant l'hiver de 1910. Nouvelles études, nouveaux essais en vue de produire la bonne machine. Le premier modèle sorti de ces travaux, était très faible ; et ce n'était pas sans grandes peines qu'on empêchait le propulseur de se briser en battant la vague d'écume que faisait le bateau. Pour tourner la difficulté, je plaçai bien un flotteur très large à l'arrière, en sorte que toute cette écume passât en dehors de l'atteinte du propulseur. Ce flotteur radeau (float) affectait la forme qui devait présenter le moins de résistance possible à l'air et pouvait, au besoin, servir de surface portante. Et dans l'eau calme, cela allait encore à peu près; mais sur une mer un peu rude, que d'ennuis! Il était, dès lors, évident que seul, un long bateau était capable de se frayer une route dans les vagues; et qu'il devait s'étendre bien à l'avant, et présenter un dessin tel qu'il tendît toujours à relever du nez, même quand les vagues laveraient son pont.

Et après bien des tâtonnements, des essais, nous avons arrêté notre modèle présent qui n'a reçu depuis que des modifications insignifiantes, et qui a réalisé nos plus hautes espérances.

J'ai fait plusieurs centaines de vols en 1911, et de leur côté, le lieutenant Ellyson, C.-C. Witmer et Hugh. Robinson ont volé un peu partout. M. Robinson, entre autres aventures, vola au secours d'un aviateur tombé dans le lac de Michigan, au meeting de Chicago. Vol sensationnel; pas plus que celui qu'il fit un peu plus tard, en descendant, à vol d'oiseau — d'oiseau aquatique — le cours du Mississipi, jusqu'à Minneapolis, distance 375 milles. Le lieutenant Ellyson et Tower, eux, choisirent comme théâtre de leurs prouesses, la Baie de Chesapeake. C'est là qu'ils évoluèrent pendant l'automne de 1911, accomplissant d'excellente besogne, et prouvant la « praticabilité » de leur appareil en se posant, malgré houle, ressac et grand vent. Un jour en particulier, partis d'Annapolis, après un vol très prolongé il devint nécessaire, de descendre près Point Comfort, pour prendre du combustible ; un vent de 40 kilomètres à l'heure soulevait des vagues de sept pieds; la vélocité de ce vent, jointe à celle de la machine donnait á l'aéro une vitesse de 80 ou 90 milles à l'heure, et tenter d'atterrir à cette allure à travers une houle de 7 pieds, c'était jouer gros jeu. Ce tour de force, le lieutenant Ellyson et Tower l'exécutèrent pourtant sans accroc, encore que la machine emportée par l'élan ait dû monter haut sur la plage avant de s'arrêter. Mais le lieute- Ellyson est coutumier du fait : de l'eau même, quand il achève son vol il lance sa machine en pleine vitesse, à l'assaut du rivage. Grâce à cette audacieuse manœuvre, il s'épargne la peine de remonter à force de bras son bateau, qui ne s'en trouve, lui aussi, que mieux. Les premiers bateaux eussent été trop légers pour supporter si rude épreuve.

Il existe plusieurs moyens de lancer ces aéroplanes du pont d'un navire; et en présence du fait que l'appareil peut voler par n'importe quel vent, peut se poser en toute sécurité par n'importe quelle mer, peut partir d'une eau assez agitée, peut revenir à la plage ou s'en élancer à travers la houle, il devient évident que l'hydro-aéroplane a atteint un point de développement pratique qui le rend dès aujourd'hui utilisable par la marine.

Et il semblerait que rien non plus n'empêche de s'en servir comme appareil de sauvetage le long des côtes. Trois fois déjà un hydro-aéroplane Curtiss est arrivé premier au secours d'aviateurs tombés à l'eau. Il y a peu de temps à San Diego, Herbster, l'aviateur naval, qui transportait un passager, manqua son atterrissage et fit la culbute. C'était à un demi-mille environ du rivage, et longtemps avant que les canots automobiles aient été rendus sur place. M. Atwater, avait, de la plage, mis à l'eau sa machine, et en moins d'une demi-minute, il volait au secours des deux naufragés. Heureusement, ni l'un ni l'autre n'avaient souffert; ils aimèrent mieux rester avec leur appareil renversé dans l'eau, jusqu'à ce qu'un canot à pétrole ait pu venir le remorquer à la côte. La preuve n'en était pas moins faite de ce que peut un hydro-aéroplane, dans une aussi tragique alerte.

GLENN H. CURTISS, *(Aeronautics)*.

Le vol sur l'eau en Europe

Une première remarque s'impose à qui passe la revue de la situation présente de l'« Aquaviatique » en Europe: c'est qu'à cette heure il n'a pas été produit, dans le vieux monde, de machine égale, pratiquement — à celles qui sont originaires d'Amérique. En fait, nul hydro-aéroplane européen n'a réussi un départ ou un atterrissage que sur une eau tout à fait calme.

D'autre part, on ne saurait nier que la première machine à prendre son essor de la mer — parlons mieux, d'une eau quelconque — ait été une machine française ; et il faut, de plus, considérer, que le premier concours ouvert — sans distinction — à des aéroplanes marins, sera celui qui se déroulera —et à l'heure même où j'écris — se déroule à Monaco, comme lever de rideau au grand meeting des canots automobiles...

Il est vrai que l'exportation, en France, de deux machines américaines, a eu beaucoup à faire avec l'épreuve aquatico-aérienne de Monaco ; mais l'intérêt que suscite celle-ci en Europe, et l'élan qu'en recevra cette branche de l'aviation, doit être pour les constructeurs et flyers d'Amérique, un avertissement qu'ils ne doivent pas s'endormir sur leurs lauriers, s'ils ont à cœur de garder leur avance et d'être les premiers à nous doter d'un aéroplane capable de tous services pratiques en haute mer.

Il est à noter que l'hydro-aéroplane étant chose mixte: un bateau pour l'air et pour l'eau, en Europe comme en Amérique, les premiers types à voir le jour, ont été manifestement des machines aériennes adaptées aux surfaces liquides plutôt que des dérivatifs ailés du motor-boat ou du motor hydroplane — ces diminutifs de navires capables d'une si étonnante vitesse. Nul ne niera que les constructeurs d'aéroplanes aient tiré grand profit de l'expérience de leurs confrères nautiques dans l'art de fabriquer les flotteurs du modèle hydroplane, qui représentent ces facteurs si importants dans le succès des hydro-aéroplanes ; mais jusqu'ici, le vol sur l'eau, surtout en France, n'a guère été qu'une branche de l'aéronautique. Ceci étant, il est un peu étonnant, qu'en Europe, la première pensée donnée à la possibilité de s'essorer de l'eau, n'ait pas eu pour origine un des pays qui mène le mouvement aéronautique : France, Allemagne, Angleterre — mais l'Autriche et l'Italie ; voir les expériences de Williams Kress, en Autriche, de Forlanini et Crocco et Riccaldoni en Italie.

Il est bien vrai qu'Archdeacon, Voisin et Blériot, en 1905 et 1906, firent leurs premiers essais sur l'eau, mais, en face des problèmes de la force motrice et de la stabilité, ils dédaignèrent vite les flotteurs, pour les roues — les roues qui venaient de permettre à Santos-Dumont, Ellehamer et Vecia, ces bonds de courte durée, par quoi l'Europe, à cause de ce qu'ils annonçaient, avait été électrifiée.

Et comme une fois qu'on eut réussi à s'envoler de terre, il fut généralement admis que le départ de l'eau exigeait une plus grande dépense de force, pendant quelques années, les fabricants et aviateurs en lutte avec l'insuffisance des moteurs ou leur « inefficience » (pardonnez-moi, cet énergique barbarisme qui exprime mieux que notre « efficacité » tout le sens renfermé dans l'anglais... efficiency...) ne songèrent guère au vol aquatique. Il était réservé au moteur Gnôme qui, manœuvré d'abord par Louis Paulhan, en juin 1909, avait tout emporté devant lui, d'exécuter le premier vol avec départ de l'eau — le vol de Henri Fabre, accompli le 28 mars 1910, dans la petite baie ou rade de La Mède, près de Martigues, pas loin de Marseille ; et à Fabre en restera pour toujours l'honneur.

Ce premier vol de Fabre est assez peu connu. Il n'est guère douteux, cependant, qu'il n'ait, comme toujours, en pareil cas, rencontré des sceptiques. Il avait eu, pourtant, comme témoins, M. Albert Bazin et vingt autres. Fabre d'abord progressa à 35 milles l'heure, sur la surface calme de la baie, et, dans un second essai, il s'éleva dans l'air et vola de 400 à 500 mètres, un jour de 6 à 7 pieds, séparant de la surface de la baie, le bord arrière de ses flotteurs, normalement à 10 pouces au-dessous d'elle. Dans un troisième essai, Fabre s'éleva encore de l'eau, cette fois à une hauteur de 10 pieds à peu près, mais quelques semaines plus tard, il accomplit, au même endroit, un vol beaucoup plus ambitieux. C'était le 17 mai que montant à 65 ou 70 pieds, il parcourut dans l'air plus de 3 milles; il est vrai qu'il manqua son « atterrissage », son angle de descente ayant été trop aigu, et fit un plongeon, qui faussa une aile et un flotteur.

Une autre expérience peu connue avait eu lieu quelques semaines avant le vol de Fabre. Au meeting annuel des canots automobiles de Monaco, on vit paraître une chose extraordinaire, une sorte de bateau ailé, baptisé par son inventeur, M. Ravaud, aéroscaphe, en réminiscence, sans doute, d'un passage prophétique de Victor Hugo, tiré de la « Légende des siècles ». En quoi, par exemple, ce nom étranger s'appliquait spécialement à la machine hybride de M. Ravaud, voilà ce qui ne sautait pas aux yeux.

En dehors de la France, Parseval en Allemagne, les frères Dufaux en Suisse, avaient fait des essais avec des machines de taille normale. A la fin de 1910, un biplan Dufaux, avec un large hydroplane à l'avant et un petit flotteur à l'arrière, navigua sur le lac de Genève, sans toutefois réussir à s'enlever.

L'été dernier, Maurice Farman adapta à l'un de ses biplans géants six flotteurs métalliques creux à forme de bombe, mais ils semblaient n'avoir été placés là que pour jouer l'office de bouées — pour maintenir l'appareil à la surface en cas de descente sur l'eau. Le Maurice Farman fut mis à l'épreuve par Herbster sur le lac de Lucerne, et plus tard Legagneux, dans ses vols de Nice, essaya d'une machine pareillement équipée.

Le premier hydroaéro vraiment Européen, d'un caractère un peu pratique, fut, il va sans dire, le « Canard » Voisin. Le « Canard » est un biplan de type « queue-d'abord », c'est-à-dire avec élévateur et gouvernail à l'avant et surfaces portantes et force motrice à l'arrière, ceci et cela réunis à l'aide d'un long fuselage, où était installé le siège du pilote. Le « Canard » Voisin n'a jamais été essayé à la mer; sur les eaux calmes de la Seine, on peut dire qu'il a franchement réussi.

G. F. CAMPBELL WOOD,
(Aero Club of America bulletin.)

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Denning, qui est en France, voudrait se rencontrer avec Moreau, mais celui-ci s'y refuse.

L'arrivée du City and Suburban Handicap (2.000 mètres, 50.000 francs), disputé le 24 avril à Epsom. La victoire est revenue à Chili II, un cheval de peu de classe, devant Lonawand et Moscato.

Joë Jeannette est à Paris, il voudrait matcher Jack Johnson au finish.

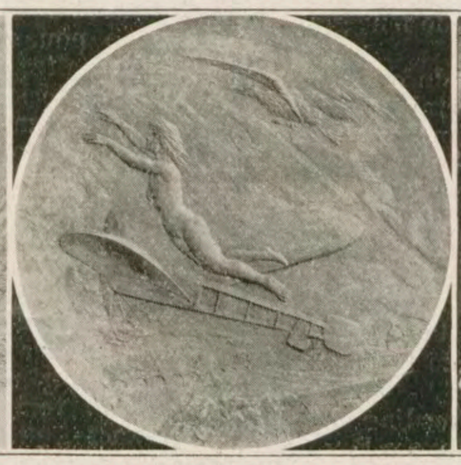
Les obsèques du lieutenant aviateur Thierry de Ville d'Avray ont été célébrées le 22 avril à Verdun. Le colonel Hirschauer, le général Brun d'Aubignosc et M. Regnault prononcèrent des discours.

Willie Lewis est arrivé à Paris avec Dan Mac Kietrick, Il rencontrera Carpentier, le 22 mai.

Au cours des tournois militaires qui se déroulèrent la semaine dernière, les assauts à la baïonnette remportèrent un très grand succès.

L'avers de la médaille de Mlle France Montagny : il est d'une composition très sobre, il permet d'inscrire le nom des lauréats.

Plaquette de M. Tranaux qui peut être décernée comme prix dans les meetings d'aviation



Le revers de la médaille que vient de graver Mlle France Montagny ; cette médaille a été adoptée par la Monnaie, pour l'aviation.

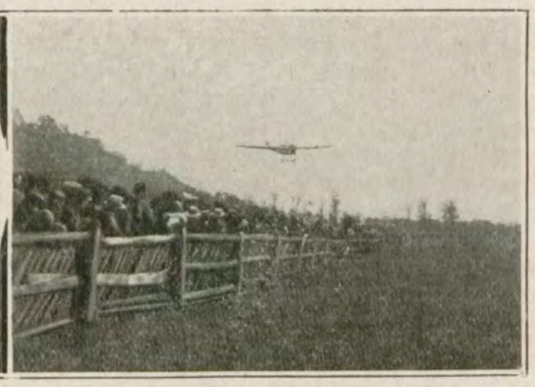
Au cours du banquet du Paris Université Club, le 21 avril, une médaille d'or a été remise à son dévoué vice-président. Olivier.

Le lieutenant de Montjou fait actuellement sur son monoplan type concours militaire, de très beaux vols au camp de Causse.

M. Nadi, champion d'épée et du sabre, au tournoi international de Saint-Sébastien.

B. des Moulinais, qui est allé de Paris à Angoulême sur son Morane.

Le Lt Rochette, sur son Deperdussin, vient d'effectuer le raid Pau-Foy et retour.



Hélen, a effectué de très beaux vols à Avranches, au cours d'un meeting d'aviation organisé au profit de l'aviation militaire.

Quelques jours plus tard, Hélen tentait d'enlever la Coupe Deutsch (circuit de Paris), à Tabuteau, il échouait de 2 kil.

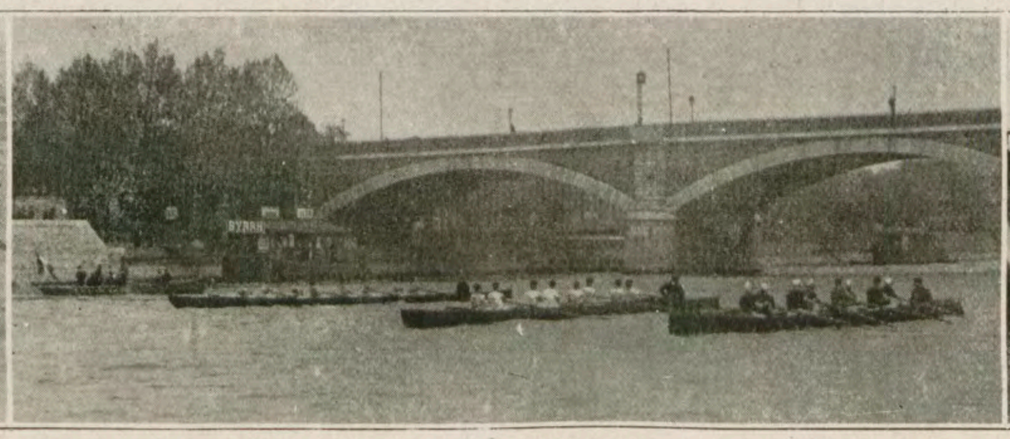
Miss D. Prenlice, qui se fait remarquer à l'aérodrome de Hendon, par de belles exhibitions aériennes sur son Blériot.

Chiquito de Cambo, champion du monde de pelote basque ne tardera pas à venir se faire applaudir par le public parisien.

L'aviatrice Russe Faïana et son fiancé Anglais Small, comptent faire leur voyage de noces en aéroplane.. Ils font leur apprentissage à Pau.

Masselis qui a gagné la course cycliste Paris-Menin, devant Vandæle à une roue et Petit-Breton à 10 centimètres.

Curieuse photographie de l'aérodrome de la Brayelle, à Douai, prise du haut d'un aéroplane Bréguet ; pendant que les pelotons de cavalerie font des manœuvres. On aperçoit l'ombre du biplan sur le sol.



La traversée de Paris à l'aviron, disputée le 28 avril, a été un succès pour l'équipe du Rowing Club de Paris (Haettgès, G. Hosser, Bobin, Capon, E. Hosser; Véret, Théroud, Prieur, Demeure, qui effectua le parcours en 34 minutes. Le Club Nautique de Paris, se classait second en 35 minutes. devant la Société Nautique de la Marne et la Société de la Basse-Seine.

*Le baptême d'*Antoine, *le biplan Farman de M. Barbarou. Le parrain était M. Emile Violette, la marraine Mme Maurice Farman, le curé de Villers-le-Bâcle procéda à la bénédiction de l'appareil qui était fleuri de lilas.*

HIPPISME

L'Inbreeding

L'influence de l'inbreeding ou croisement en dedans a été très grande sur l'élevage.

La science de l'élevage est par essence une science d'expérience. Ce n'est pas de l'expérience personnelle qu'il s'agit : celle-ci peut toutefois être utile à l'éleveur appliqué lorsqu'il cherche à reproduire le croisement qui a déjà donné, en un autre cas, de bons résultats. Mais elle n'est pas suffisante.

Il faut entendre cette expérience dans un sens plus large. On doit réunir le plus grand nombre de faits, les juxtaposer et tirer de ce rapprochement les conséquences possibles. Or, cette juxtaposition peut être effectuée de façons différentes. Nous avons déjà vu que l'on pouvait considérer les produits d'après la famille maternelle à laquelle ils appartiennent. On peut aussi les envisager d'après la lignée paternelle à laquelle ils se rattachent ; on peut encore les grouper sous le nom de leur grand-père maternel.

Effectuée chaque année, chacune de ces combinaisons doit donner au bout d'un certain temps un ensemble d'observations, dont la comparaison est à même de fournir des résultats intéressants : ce sera la juste récompense d'un travail considérable et méticuleux,

Il existe encore un autre moyen d'examiner l'ascendance des produits ainsi étudiés: c'est de l'envisager au point de vue de la relation qui peut exister entre le pedigree du père et celui de la mère, en d'autres termes, au point de vue de l'inbreeding ou de l'outbreeding.

Traduit littéralement, le mot inbreeding signifie faire naître en dedans ; il peut se rendre par l'expression : croisement en dedans. On dit qu'il y a inbreeding ou croisement en dedans lorsqu'on trouve dans l'ascendance du père et dans celle de la mère un ancêtre commun ; dans ce cas, le produit est inbred sur cet ancêtre commun.

On conçoit facilement qu'il existe plusieurs divisions dans l'inbreeding : selon le degré de rapprochement de l'ancêtre commun, ce sont, par gradation, l'inceste, l'inbreeding rapproché, l'inbreeding normal, l'inbreeding éloigné, et enfin l'outbreeding, expression qui s'emploie non seulement théoriquement lorsqu'on ne trouve aucun ancêtre commun dans le pedigree du père et dans celui de la mère, mais aussi pratiquement lorsque cet ancêtre commun est suffisamment éloigné.

Prenons par exemple Flying Fox :

Flying Fox { Orme { Ormonde. / Angelica par *Galopin*. } / Vampire par *Galopin*. }

Nous voyons ici un inbreeding rapproché sur Galopin, Flying Fox étant le produit du croisement d'un petit-fils avec une fille de Galopin.

Nous pouvons aussi considérer l'inbreeding, non plus sur les individualités des ancêtres communs, mais sur les familles maternelles qui se trouvent représentées des deux côtés de l'ascendance du produit.

Prenons comme exemple Gladiateur.

Gladiateur { Monarque (19) { The Emperor 5. Defence 5. / Poetess, Royal Oak 5. } / Miss Gladiator 5. }

Nous trouvons ici un inbreeding sur la famille 5 entre The Emperor et Miss Gladiator, renforcé par le même chez Monarque entre The Emperor et Royal Oak, renforcé une troisième fois chez The Emperor entre Defence et la mère de The Emperor.

Nous avions cet inbreeding sur la famille 5 chez Nuage, entre son père Simonian et sa mère Nephté qui se rattachaient tous deux à cette famille ; Nuage était, en outre, inbred sur Galopin, car son père Simonian était petit-fils de Galopin et sa mère Nephté est fille de Flying Fox.

Ces exemples nous prouvent l'importance de l'inbreeding et la largeur des horizons qui s'ouvrent devant une étude aussi complexe.

Considéré au point de vue théorique, l'inbreeding semble une simple application de la loi naturelle chez le pur sang. En effet, le cheval vivant à l'état sauvage en troupeau, le mâle qui est le chef est appelé, au cours d'une carrière d'une quinzaine d'années, à couvrir successivement ses filles, ses petites-filles et ses arrières-petites-filles. Il est donc normal que le croisement en dedans fournisse de bons résultats au point de vue de l'élevage.

Il faut cependant faire une réserve : l'inbreeding tend à reproduire le type de l'ancêtre commun. La conséquence immédiate est que l'on doit distinguer entre les bons et les mauvais inbreedings, en classant dans la première catégorie uniquement ceux qui prennent pour base un ancêtre commun dont la qualité et le modèle étaient au-dessus de toute critique.

FLYING FOX.

Cette remarque est aussi très importante en ce qui concerne l'inbreeding sur les familles maternelles : nous savons que parmi les souches de ces familles, les unes étaient des juments arabes pures ; les autres, des juments indigènes qui se rattachaient à des origines plus ou moins bâtardes. Il est donc facile de comprendre que, suivant cette tendance à reproduire le type de la souche commune, l'inbreeding produise, selon les circonstances, des effets différents, excellents dans le premier cas, détestables dans le second.

Il ressort de cette théorie que le croisement en dedans a pour résultat la fixité du type ; mais on a cru reconnaître que ce but est atteint au prix d'une certaine détérioration du produit, si l'inbreeding est répété d'une façon continue. On attribue, au contraire, au croisement en dehors la faculté de restituer au produit la vigueur, l'énergie, la santé.

C'est ainsi que l'intuition des grands éleveurs du siècle dernier les avait amenés à formuler cette règle de croisement : deux fois en dedans, une fois en dehors.

Mais, tout en rendant hommage à cette intuition qui a su fonder et améliorer la race du pur sang à travers les générations successives, il semble qu'il soit grand temps de nous appliquer à une étude plus exacte, plus rationnelle des résultats obtenus par l'élevage.

En ce qui concerne le sujet qui nous occupe, le grand point est de classifier les différentes catégories d'inbreedings.

Nous adopterons le mode de classification préconisé par le comte Lehndorff dans son livre « Horse Breeding Recollections » et repris par M. Von Œttingen dans « Horse Breeding in theory and practice ».

Ce mode est le plus pratique, car il permet d'établir des catégories très nettes. Il est basé sur le nombre de « générations libres ». On entend par « générations libres », celles qui existent d'une part entre l'ancêtre commun et le père du produit considéré, et, d'autre part entre la mère dudit produit et l'ancêtre commun.

Prenons pour exemple Stockwell, fils de The Baron et de Pocahontas.

The Baron est fils de Echidna, qui est fille de Miss Pratt, qui est fille de Gadabout, qui est fille d'Orville.

Pocahontas est fille de Marpessa, qui est fille de Muley, qui est fils d'Orville.

En partant d'Orville du côté du père, nous avons Gadabout, Miss Pratt, Echidna ; puis, en remontant de l'autre côté, Marpessa et Muley ; soit cinq générations libres. On remarquera qu'on ne compte ni la génération de l'ancêtre commun, ni celles du père et de la mère.

Si le père et le mère sont issus du même étalon, par conséquent frère et sœur, le produit possède un inbreeding à zéro génération libre.

Si enfin le père a couvert une de ses filles, le produit obtenu possède un inbreeding à moins une génération libre.

On employait jusqu'ici une autre façon d'exprimer les inbreedings ; reprenant l'exemple de Stockwell, on disait qu'il était inbred sur Orville aux quatrième et cinquième degrés ; car on commençait par le degré du côté maternel. Au moyen des générations libres, il est plus facile de classer les inbreedings ; on doit se rendre compte en effet, après les explications ci-dessus, que la rubrique de l'inbreeding à cinq générations libres comprend aussi bien celui aux quatrième et cinquième degrés (comme chez Stockwell) que son inverse (aux cinquième et quatrième degrés), que celui aux troisième et sixième degrés, que son inverse, etc.

Armé de ce précieux moyen d'investigation, M. Von Œttingen s'est livré à d'intéressantes recherches sur les plus fameux étalons se rattachant au Stud Book Anglais. Il a choisi ceux qui lui ont paru avoir donné les meilleurs résultats, conservant ainsi un total de 270.

Or, sur ces 270, qui représentent l'élite, il y en a 11 à une génération libre, 23 à deux générations libres 51 à trois générations livres, 78 à quatre générations libres, 61 à cinq générations libres, 33 à six générations libres, 12 à sept générations libres et 1 à huit générations libres.

Le même travail effectué sur les 356 vainqueurs du Derby, des Oaks et du Saint-Léger a donné : 1 à zéro génération libre, 9 à une génération libre, 46 à deux générations libres, 84 1/2 à trois générations libres, 86 à quatre générations libres, 81 1/2 à cinq générations libres, 41 à six générations libres et 7 à sept générations libres. (Les 1/2 comptent pour les dead heats.)

On voit que, chez les étalons aussi bien que chez les performers, les plus nombreux se trouvent parmi les produits à trois, quatre ou cinq générations libres. On constate, en poussant plus loin l'examen, que, jusqu'au milieu du siècle dernier, la prédominance était pour les produits à trois générations libres ; tandis que depuis lors, la place importante est occupée par les produits à cinq générations libres. Il semble donc que le succès soit plutôt pour les inbreedings suffisamment éloignés.

René Riondet.

La semaine hippique

Du Prix Pénélope au Biennal

La semaine a été marquée par quelques rentrées intéressantes : nous avons revu dans le prix Pénélope, Pétulance et Mongolie ; dans le Biennal, Romagny.

Pétulance s'est comportée comme s'était comporté Montrose II dans les différentes courses qu'il a disputées cette année. Très brillante pendant seize cents mètres elle s'est arrêtée brusquement quand le souffle lui a manqué. Car elle est comme son frère, atteinte dans ses voies respiratoires. Cette infirmité, constatée chez plusieurs descendants de Maintenon, laisse craindre qu'elle ne leur soit transmise par leur père ; et c'est grand dommage car l'illustre étalon leur lègue aussi une qualité vraiment exceptionnelle. Pétulance est une admirable pouliche, qui serait aussi bonne que belle sans le mal dont elle souffre. En fait sa carrière est aujourd'hui limitée. Il se peut qu'elle gagne quelques bonnes courses sur de courtes distances. mais il ne faut pas songer à elle pour les épreuves sérieuses.

Mongolie, par contre, semble avoir toute sa supériorité. Le handicapeur qui a établi les poids de l'Optional la plaçait à une livre au-dessous de Pétulance, à deux livres au-dessus de Porte Maillot. Il l'estimait cinq livres meilleure que Martial III, sept livres meilleure que Zénith, et il en mettait vingt entre elle et Kyrielle II. Il est possible qu'elle ne garde pas vis-à-vis des mâles la supériorité qu'on lui accordait l'an dernier ; c'est même dans l'ordre naturel des choses la pouliche bénéficiant toujours à deux ans d'une certaine précocité ; mais entre Mongolie et Kyrielle II les vingt livres y sont toujours : non pas qu'elle ait battu tout à fait d'autant la pouliche de M. Deutsch de la Meurthe, mais du progrès qu'elle avait encore à réaliser. Elle était loin d'être encore à son apogée. On n'aperçoit guère, si Porte Maillot ne vient pas reprendre son rang, qui pourra lui disputer avec chance régulière de succès les grandes épreuves de son sexe. L'avenir s'ouvre pour elle aussi brillant que facile, si la fragilité de ses boulets, qui a déjà entravé un peu sa préparation, lui permet de poursuivre jusqu'au bout sa carrière.

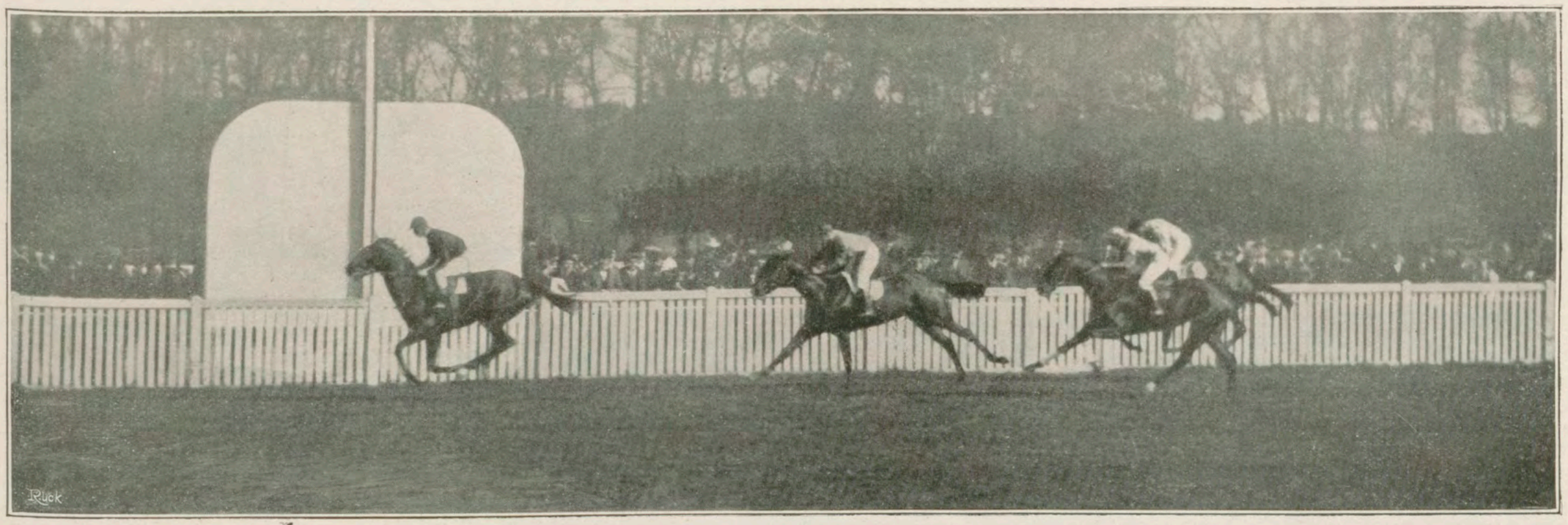
Arrivons à Romagny. C'est lui que, dans l'Optional, le handicapeur plaçait immédiatement au-dessous de Montrose II, à côté de Quai des Fleurs, qui semblait par conséquent, appelé à bénéficier de leur déchéance. Faut-il encore, aussi de ce côté, renoncer à tout espoir ? Ce serait aller un peu vite. Son début, certes, n'a pas été heureux ; il a franchement mal couru, et même avant la course, l'impression ne lui était pas favorable. On ne peut parler encore pour lui de déchéance.

Cette éclipse d'un bon cheval a-t-elle été du moins compensée de quelque manière ? Faiblement. Martial II reste sur ses positions, tout simplement. Sa victoire très nette sur Galafron n'a pas paru facile. Peut-être l'a-t-elle été plus qu'on ne croit. En somme, elle ne le diminue pas, mais le rehausse encore moins. La victoire de Zenith II a donné tort à ceux qui niaient la régularité de sa performance dans le Prix Hocquart, mais elle n'a donné qu'à demi raison à ses partisans. Il a eu quelques foulées magnifiques, des foulées de grand cheval, et il a failli à la fin se faire battre par Gayoffe. C'est un cheval en somme assez mystérieux et brillant sans doute mais qui ne doit pas être un lutteur.

Tout le succès de la journée a été pour Corton II. C'est un fait assez rare que la victoire d'un trois ans dans la Coupe ; cinq seulement l'ont gagnée avant lui depuis plus de trente ans. Aucun n'a gagné par la suite une grande épreuve classique. Corton II qui tentera sans doute la chance dans le Derby et dans le Grand Prix sera-t-il plus heureux ? Il a fait preuve sur le parcours même du Grand Prix de qualités, de fond et d'endurance très précieuse. Il a la chance, si un crack, d'ici-là, ne s'affirme pas.

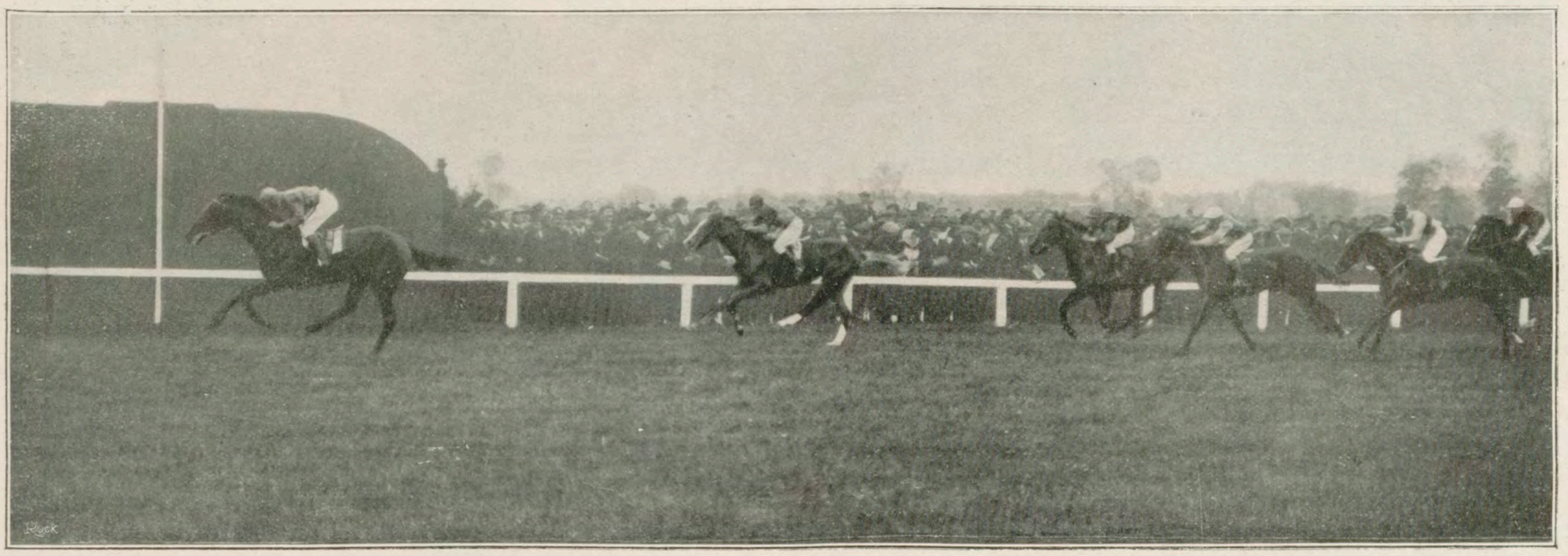
Stuart.

LE PRIX PÉNÉLOPE ET MISS GLADIATOR



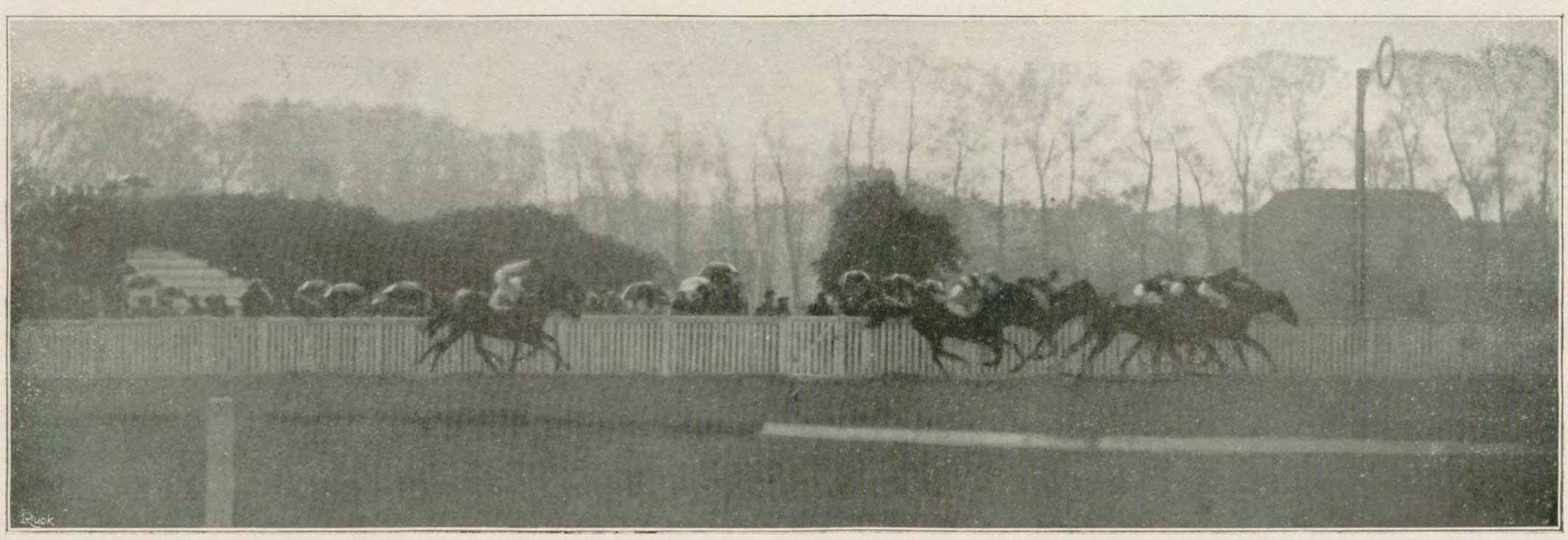
Mongolie Kyriellé II Floraison Gaillarde II

LE PRIX PENELOPE (Poule des produits, pouliches, 2.000 mètres, 20.000 francs). — Maisons-Laffitte, 23 Avril.
Pétulance, Mongolie et Riviera sont parties en tête. Riviera leur succédait ensuite au commandement. Dans la ligne droite, Mongolie survenait et prenait l'avantage. Kyrielle II et Floraison se classaient seconde et troisième. La favorite Pétulance finissait cinquième, elle fut très brillante pendant la première partie du parcours, mais gênée dans ses voies respiratoires elle manqua de souffle à la fin.



Wagram II Fiametta Madelon Unda

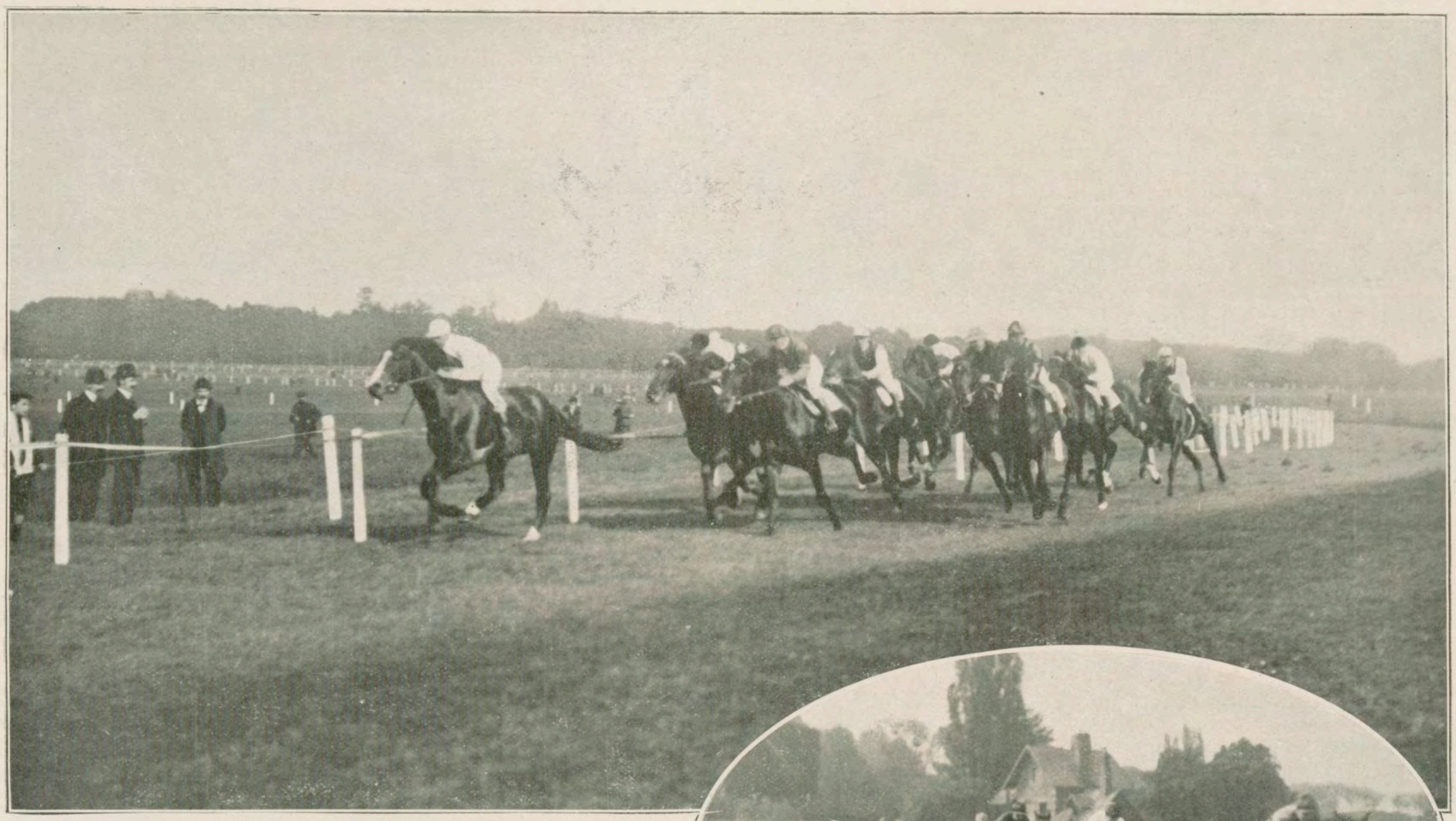
LE PRIX BARBELLE (1.600 mètres, 3.000 francs)- — Le Tremblay, 24 Avril.
Wagram II a fait preuve d'une très grande supériorité sur ses concurrents ; elle est passée en tête au tournant et a franchi le poteau avec une longueur et demie d'avance sur Fiametta ; Madelon troisième à une longueur.



Galion d'Or Coral II Sarrasin Manthorpe Dundee II Lynx Eyed

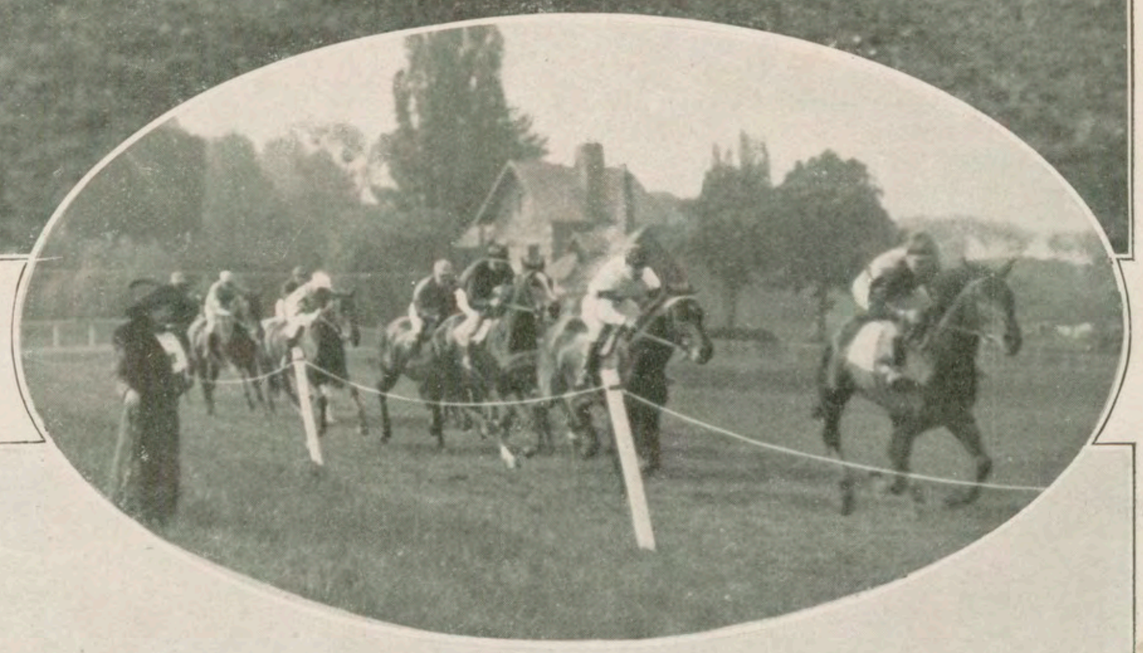
LE PRIX MISS GLADIATOR (Poule des produits. 2.200 mètres, 20.000 francs.) — Maisons Laffite, 26 Avril.
Dundee II, Lynx Eyed, Manthorpe, Coral II et La Choisille sont partis en tête. Dans la ligne droite une lutte très vive s'engageait. Lynx Eyed en sortait vainqueur, battant d'une tête Dundee II, Manthorpe troisième à une courte tête. Cette photographie a été prise par une pluie battante et dans une quasi-obscurité.

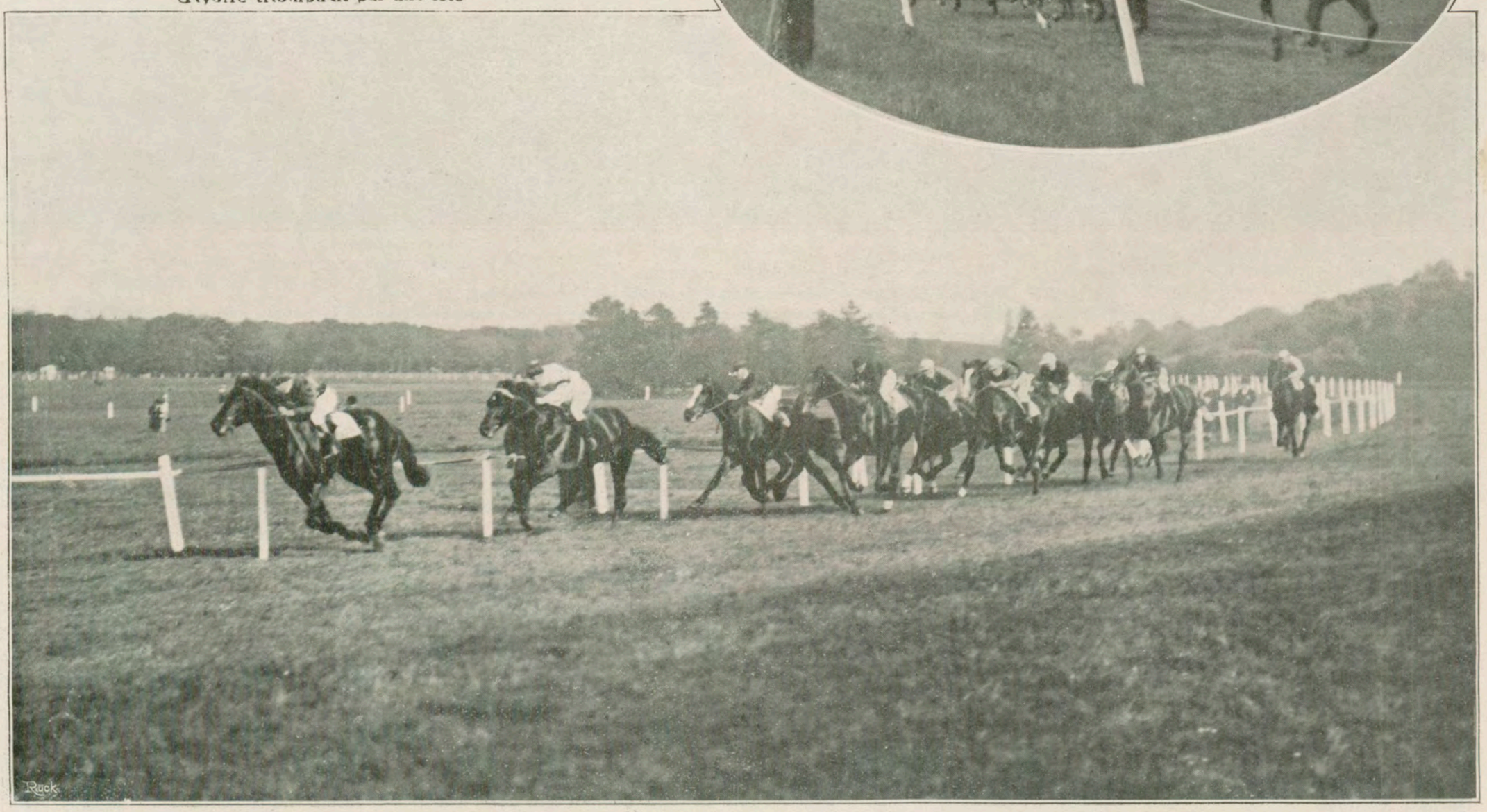
LE CINQUANTE-CINQUIÈME BIENNAL ET LA COUPE



LE CINQUANTE-CINQUIÈME PRIX BIENNAL (2.000 mètres, 25.000 francs.) — Longchamp, 28 avril.

Monsieur Guérin, Gorgorito et Rond d'Orléans ont pris la tête au départ; dans la ligne droite Zénith II se détachait et malgré les efforts de Gayoffe triomphait par une tête





Corton II Méréville La Grave Lilium Non Manzanarès Bourdelas

LA COUPE (3,000 mètres, 25.000 francs et un objet d'art de 10.000 francs.)

Corton II a fait, suivant son habitude, une course en avant, au départ, il précédait Méréville, Linois, La Grave et Rouble ; dans la descente La Grave et Lilium survenaient, mais ne pouvaient inquiéter Corton II, qui gagnait de 4 longueurs. En médaillon, les chevaux au tournant du moulin. Corton II venait de battre sur le même hippodrome Tripolette et Neuter, mais ces deux victoires demandaient à être confirmées. Sa course dans la Coupe le classe comme un cheval de grande tenue, c'est la première fois depuis 9 ans qu'un 3 ans remporte cette épreuve.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)
DESSINS DE ROBERT EDGREN

CHAPITRE XXXI

OU L'ON APPREND POUR LA PREMIÈRE FOIS CE QUI SE PASSA DANS LES COULISSES, AVANT LE COMBAT.

Le soir du grand combat, il se passa nombre d'aventures qui sont bonnes à raconter et qui ne sont jamais venues jusqu'aux oreilles du public. Brady, Delaney et moi, nous avons souvent ri en nous les rappelant dans le bureau de Billy Brady. Ni l'un ni l'autre n'ont l'habitude de raconter leurs affaires secrètes et pour moi, je n'ai jamais eu l'occasion d'en parler. Mais, comme je l'ai déjà dit, c'est ma propre histoire que je raconte, et si je ne raconte pas ce que personne ne sait, qu'est-ce que j'aurai à dire?

Quand nous arrivâmes au Coney Island A. C., il y avait un peu d'énervement dans notre bande. Et il y avait de quoi. Nous étions à quelques heures d'une grosse affaire.

Dans une couple d'heures, ou bien j'aurais la tête démolie, ou j'aurais battu le champion du monde, et je me serais mis à même d'acquérir une grande renommée et quelques sacs de dollars. C'était pour moi la chute ou l'ascension au sommet et personne ne s'en rendait compte mieux que moi-même. Je

JE REGARDAIS FITZ COMME SI JE NE SAVAIS PAS QUI IL ÉTAIT.

savais que si Fitzsimmons se jouait de moi sur le ring, ce serait dans tout l'Est un tel éclat de rire, que mes amis de Californie pourraient en entendre les échos.

Si j'étais énervé, je ne m'en apercevais pas. Je crois que Brady et Dalaney l'étaient dix fois plus moi : ils n'etaient pas à l'entraînement comme moi et il n'avaient pas vécu en plein air, sur la montagne. Ils avaient à perdre ou à gagner une grosse somme d'argent suivant ce que j'allais faire sur le ring, mais pour eux, ils ne pouvaient que rester en dehors et me regarder. Moi, au contraire, j'allais combattre moi-même et la victoire ou la défaite ne dépendaient que de moi.

Mais, comme je l'appris plus tard, Billy Brady était inquiet, il prit Delaney à part et lui parla à peu près en ces termes :

— Bill, il nous faut garder ce grand gas de s'énerver en attendant l'heure. Il nous faut l'éloigner d'ici et l'emmener où il n'aura plus à penser à rien. J'ai une idée. Je vais vous en parler et quand il l'aura dans sa tête il prendra plus de confiance.

Alors Brady et Delaney revinrent vers moi et me dirent : « Jeff, sortons d'ici et allons faire une petite promenade pour tuer le temps. »

Nous partîmes. La soirée était fraîche; nous marchions doucement le long du boulevard de Coney Island, nous tenant soigneusement à l'ombre des arbres, pour éviter qu'on nous reconnaisse. Et, chemin faisant, Billy Brady nous developpa son plan.

— Jim, dit-il, nous ne savons pas tous les tours que ces gens peuvent avoir dans leur sac. Mais j'ai une bonne idée. Nous allons la suivre et vous êtes sûr gagnant.

— C'est très bien, Jim, dit Delaney.

— Sûr gagnant, reprit Brady, en me tapant sur l'épaule.

— De quoi s'agit-il, demandai-je?

Billy jeta un regard tout autour de nous, pour s'assurer que personne n'écoutait et continua :

— La confiance en soi, voilà qui fait le champion. Aussitôt qu'un boxeur n'a plus confiance, c'est un homme perdu. Je sais que vous êtes plein de confiance — et il me tapa à nouveau sur l'épaule, — mais Fitzsimmons est comme vous. Nous allons ébranler cette confiance, et le reste sera aussi facile que de retirer à un enfant son gâteau. Voici mon idée. Fitzsimmons ne vous a jamais vu nu, ou du moins, il ne vous a pas vu depuis longtemps. Il ne se rend pas compte de ce qu'il va avoir à faire. Il croit qu'il va avoir à combattre un paysan à demi dégrossi qui sera mort au moment où Fitz placera la main sur lui. Vous suivez? Il faut lui faire perdre cette confiance juste quelques minutes avant le combat. Ce sera un coup terrible pour un homme comme Fitzsimmons. Il faut lui montrer d'abord votre taille et votre force et lui faire voir ensuite que vous ne vous souciez pas plus que d'un claquement de doigt que ce soit Fitz ou quelque boxeur de préliminaires

Maintenant, voici la façon d'agir, quand vous serez déshabillé, prêt à entrer dans le ring, et attendant le signal, vous vous étendrez sur le divan juste en face de la porte de votre loge. Etirez-vous, pour paraître le plus grand que vous pourrez. La loge de Fitz est à quelques pas. J'irai à sa porte et j'appellerai Martin Julian. Puis j'aurai une discussion avec lui sur les conditions du combat. Nous ne pourrons pas nous entendre, et je dirai : Vous m'embêtez! que Fitz vienne dans la loge de Jeff et qu'ils s'entendent entre eux. Fitz sera en train d'écouter, anxieux de savoir ce que nous discutons. C'est un garçon malin et il sautera sur cette excellente occasion de vous voir et de vous impressionner avant d'entrer dans le ring. Il sortira et viendra avec nous. Aussitôt qu'il passera votre porte, ses yeux tomberont sur vous et il aura un bel aperçu de votre taille. Ce sera le premier coup. Vous jetterez à peine un coup d'œil sur lui et vous semblerez ne prendre aucun intérêt à Fitzsimmons. En même temps je commencerai à crier après Fitz et à discuter le réglement autant que j'en serai capable. Vous sauterez de votre divan, vous m'attraperez par le collet et vous me jetterez sur la tête dans un coin d'un revers de main, et vous crierez à Fitz: Eh bien, comment voulez-vous vous battre? Alors vous lui poserez la main sur l'épaule aussi rudement que vous pourrez et vous le pousserez contre le mur.

Nous rentrâmes au club.

Tout se passa exactement comme l'avait réglé Billy Brady. Je m'étendis sur le divan. Brady sortit et une minute après, il revenait avec Jullian et Fitzsimmons. Je regardai à peine Fitz, comme si je ne savais pas qui il était et que je m'étonnais de ce qu'il venait faire là. Brady vint vers Bob et commença à dire. Je veux que ces questions soient tranchées avant que mon homme monte sur le ring. Il faut savoir si on rompra les clinches ou si on frappera dans les corps a corps.

L'expression de Fitzsimmons me contemplant par-dessus la tête de Brady était vraiment risible.

Je bondis tout à coup comme un fou. Je saisis Brady par le collet et je le jetai dans un coin de la loge si brutalement, qu'il fit deux ou trois tours sur lui-même et alla tomber sur la tête.

— Vous parlez beaucoup trop, dis-je. De quoi vous mêlez-vous là?

Puis je me retournai vers Fitzsimmons, et le regardant aussi furieusement que je pouvais, étant donné que j'avais plutôt envie de rire, je hurlai : Eh bien, comment voulez-vous vous battre?

Au même moment, je lui donnai une secousse et je pesai sur lui de tout mon poids. Il perdit pied et parcourut toute la largeur de la loge dont il alla presque briser la cloison. Je vis Fitz ouvrir des yeux énormes. Brady me conta qu'il fut obligé de se cacher la tête, tant il avait envie d'éclater en voyant Fitzsimmons la bouche béante de surprise.

Cela mit fin à la discussion.

— Je m'en tiens aux règles, dit Fitz; sur ce il partit avec Julian et tous deux s'engouffrèrent dans leur loge.

— Il est battu! s'écria Delaney.

— Le combat est fini, reprit Brady, en m'envoyant un coup de poing dans les côtes.

Puis Tommy Ryan commença à me masser et à me donner les derniers soins avant que j'entre sur le ring.

C'était très joli, de dire que Fitzsimmons était battu, avant que le combat fut commencé. Mais si quelque homme battu d'avance est capable de combattre comme le fit Fitzsimmons ce soir-là, j'avoue que j'en ai rencontré bien peu.

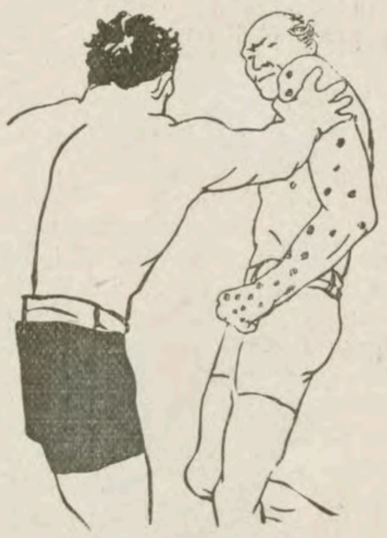
J'admets que cette petite comédie ait ébranlé un peu sa confiance, et qu'il se rendit compte qu'il allait avoir à soutenir le plus dur assaut de sa vie. Mais malgré tout, il se battit comme un chat sauvage. C'était le plus beau boxeur du monde, ou tout au moins le vieux Fitz l'avait été. Avant qu'il ne fut knock-out, j'avais appris à le respecter comme le meilleur homme que j'aie jamais vu. C'est un respect que je conserve encore aujourd'hui que le vieux grand homme a livré et perdu son dernier match de l'autre côté du monde.

CHAPITRE XXXII

JE DEVIENS CHAMPION DU MONDE

S'il est une occasion dans la vie d'un homme où ses nerfs sont livrés à une rude épreuve, c'est quand il va combattre pour le championnat du monde. Mais je n'étais pas du tout énervé, quand je traversai la foule et que je montai sur le ring, ce soir-là à Coney Island. « Dieu merci! étais-je tenté de m'écrier. Enfin, s'en est fini de l'entraînement! »

Fitzsimmons matchait devant moi. Il paraissait un



JE PESAI SUR LUI DE TOUT MON POIDS.

peu pâle, mais il avait un sourire sur la face et serrait la main de ses amis tout autour du ring. Juste comme j'atteignais la plate-forme, on tendit à Fitz un gros bouquet et on lui fit une ovation.

Fitz avait un peignoir bleu. Il s'assit dans son coin et regarda de notre côté. Il frottait le plancher avec ses pieds. C'est très naturel pour un homme d'être un peu énervé, quand un championnat est en jeu.

Y a-t-il rien de plus dur que l'attente avant le combat? Des minutes passèrent, qui me semblaient des heures. Enfin, les pourparlers furent terminés. Lestement, je quittai le pantalon que j'avais gardé sur le ring pour me tenir les jambes chaudes. En même temps, le champion enlevait son peignoir. Nous nous tenions debout, chacun dans son coin. Attendant que la cloche sonne, nous nous regardions mutuellement.

Fitzsimmons paraissait plus grand et plus fort que lorsque je l'avais vu à Carson. Il était en excellente condition pour le combat. Je contemplais ses épaules énormes, pendant qu'il allongeait ses bras sur les cordes et je me demandais où il me frapperait le premier. C'est la seule chose que l'on ne puisse pas deviner. Tout homme qui gagne un championnat est certainement un bon boxeur. Je savais que Fitz était merveilleux et je m'attendais à être bien arrangé avant de l'avoir à mon tour.

Le moment de commencer était arrivé, Ryan, Delanney et Brady me parlaient, mais je ne les

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le nº 696.

Si l'on prend toutes les majuscules d'un alinéa de ce feuilleton, on forme un nom propre également dans ce numéro. Ce nom constitue la seizième des réponses de notre « Concours de Jeffries » Voir à la page suivante, les conditions et les prix de notre Concours.

entendais pas. Je me répétais la décision que j'avais prise. Les combats ne se livrent pas au hasard. J'avais fait mon plan longtemps à l'avance et la petite scène de la loge n'avait contribué qu'à m'assurer que ce plan était bon. J'étais décidé à marcher sur le champion dès l'entrée et non à l'attendre et à parer comme le font tous les autres. J'allais lui montrer qu'il y avait sur la terre un homme qui se souciait de ses coups comme d'un liard, Après cela, je prendrais mon temps, je ne serais jamais démonté et quand je trouverais un passage, j'essaierais d'ébranler Fitz avec le gauche et de l'achever avec le droit. J'étais résolu à ne pas fuir mais à rester ferme comme un roc, quoi qu'il arrive.

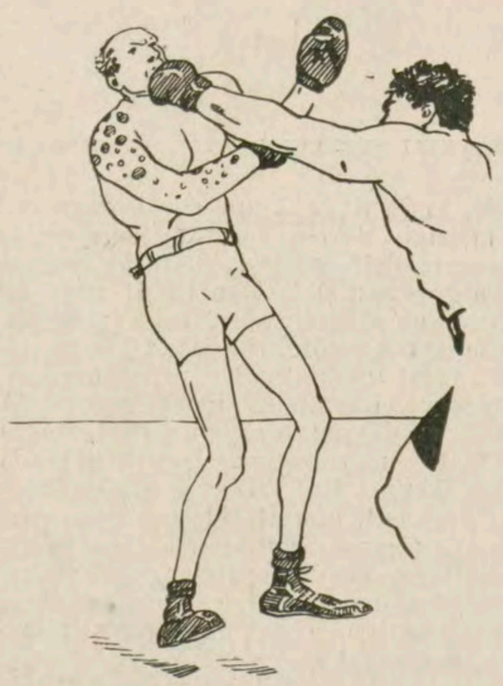
En regardant autour du ring, j'aperçus Jim Corbett. Il se frottait les mains. Je me retournai vers Fitz. Il m'examinait, comme s'il cherchait le point où il me mettrait knock-out. Enfin, la cloche sonna, et nous nous trouvâmes en face l'un de l'autre. Aussitôt, je m'élançai, mais Fitz m'évita et se mit hors d'atteinte. Puis, tous deux, nous nous mîmes à l'ouvrage. Il n'y eut pas grand chose dans ce premier round, sauf que je pus me rendre compte de la force de Fitzsimmons, par la façon dont il me repoussa dans un clinch. Il me parut plus fort que Sharkey. Plus avant dans le combat, par la façon dont il frappait, je pus juger qu'il était un tiers plus fort que le marin ; oui, un tiers au moins.

Dans le second round, je commençai à prendre un peu plus de liberté. Je touchai le champion deux ou trois bonnes fois au corps et il vint en clinch. Je lui pris les bras et le repoussai. Il revint dans un élan, mais son swing passa dans l'air. Je le frappai du droit sur l'œil. Fitz fit un bond et se frotta la figure avec son gant, en riant : « Fais attention, Jim, il bluffe ! » me cria Ryan, de mon coin. Mais je menais mon combat moi-même, maintenant. Je bondis aussi vite que je pouvais et j'envoyai mon poing gauche droit à la mâchoire de Fitz. Je pus sentir le poids du corps du champion au bout de mon bras. Le coup l'enleva littéralement de ses pieds et l'envoya droit sur le dos, sur le plancher.

Plus tard, quand Fitzsimmons raconta à Martin Julian, qu'il avait été drogué avant le combat, Julian répondit :

— Certainement, Bob, ce coup que Jeff vous donna dans le second round vous a parfaitement drogué !

C'était vraiment un joli coup, et le son que Fitz rendit quand il frappa le plancher avec la fin de son épine dorsale, ne dut pas lui faire plaisir. Je fus étonné quand il se releva une couple de secondes après et se précipita sur moi comme un taureau. Pour un instant, je fus tenté de rompre



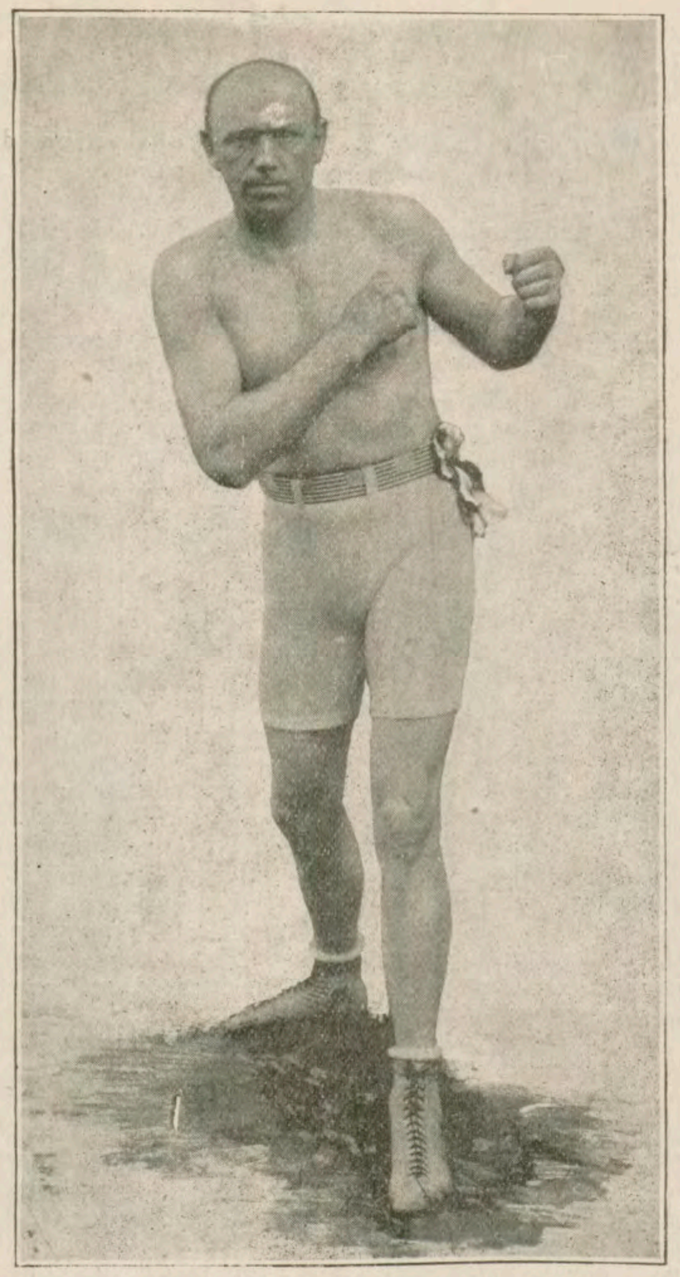
JE SENTIS LE POIDS DU CORPS DU CHAMPION AU BOUT DE MON BRAS.

et de prendre un jeu prudent. Mais je me rappelai ma première décision, je ne perdis pas la tête, je souris à Fitz et je bloquai tous les swings terribles qu'il me portait.

Après ce round, je combattis comme une machine, suivant mon plan mécaniquement.

— Baissez la main droite, me dit Delaney, dans mon coin. Ne vous en servez que pour le corps.

Fitz, furieux d'avoir été knock-down et commençant à comprendre qu'il avait affaire à un rude adversaire, et non pas à un paysan, commença à marcher sur moi, essayant coup après coup. Il ne cherchait pas les coups au corps ; il ne visait que la mâchoire. J'en bloquais ou j'en esquivais pas mal, mais il y



FITZSIMMONS, AUQUEL JEFFRIES RAVIT LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE LE 9 JUIN 1899.

en avait qui portaient et le champion savait taper. Au milieu du quatrième round, j'abandonnai, pour un moment, ma garde favorite, je m'éloignai lentement et, quand Fitzsimmons se rua sur moi, je me baissai et lui envoyai un direct du droit dans les côtes, si dur qu'il tomba sur les genoux et y resta cinq secondes. J'attendis et lui laissai tout le temps, et nous nous reposions quand la cloche sonna.

Dès lors, j'usai du droit et du gauche au corps, dur et souvent, je voyais Fitz se fatiguer peu à peu. Il commença à voir que chaque attaque se terminait par un coup dur au bas des côtes, mais cela ne l'arrêtait pas. La façon dont il se remettait à chaque minute de repos, après s'être retiré dans son coin, épuisé, était véritablement étonnante. Quelque fatigué qu'il parût, à la fin d'un round, il se présentait toujours superbe au suivant.

Au septième round, je crois, Bob m'envoya un coup terrible du droit au creux de l'estomac. C'était un coup aussi dur que celui par lequel il acheva Corbett à Carson. Heureusement pour moi, j'avais une couche de muscles assez épaisse pour amortir le coup. Cela me fit mal, mais ne suffit pas pour m'arrêter, ni même me ralentir un instant, quoique, pendant quelques minutes, mes jambes me parussent lourdes.

La façon dont Bob supportait les coups, était merveilleuse. Au huitième round, après lui avoir envoyé une dégelée de coups dans les côtes, je lui en envoyai un qui le détacha du plancher et l'envoya presque par-dessus les cordes. Mais Fitz revint, avec sa grimace ordinaire, essayant de me frapper à la tête. J'avais une grande coupure à un œil et ses swings la rouvraient presque à chaque round. Jusqu'à ce que j'eus attrapé cette blessure, je m'y attendais Mais Fitz semblait moins étonné de mes crochets du gauche.

Au neuvième, je touchai d'un coup du droit très dur aux côtes de Bob, au moment où il me chargeait, et changeant, tout à coup de garde, je suivis par un coup du gauche à la mâchoire, si dur que le sang lui jaillit de la bouche. C'était une belle combinaison. Je mis Jim Corbett knock-out de la même façon, quelques années plus tard à San Francisco. Cette fois je ne pus renverser le champion, mais je troublai son jugement et quoiqu'il revînt sur moi avec son jeu ordinaire, ses coups ne portaient pas, ou ils étaient trop courts, ou ils passaient à côté de mon cou grâce à mes esquives.

— Tout doux ! disai-je en moi-même, tout doux ! Nous avons notre homme. La fin était proche. Je pense que tout le monde dans l'assistance s'en rendait compte à part Fitzsimmons. La foule qui l'avait acclamé avec frénésie était plus calme. Il semblait que ce fut la fin d'un grand champion.

Au dixième round, Fitzsimmons me chargea furieusement, me repoussa à travers le ring et contre les cordes. Quand je les sentis dans mon dos, je m'efforçai de m'échapper d'un côté ; Fitz se retourna et bondit sur moi. Je lui portai un droit à la face avec tout mon poids derrière. Comme au second round, le champion fut décollé du plancher et envoyé sur le dos. C'était une chute terrible et neuf homme sur dix seraient restés sur le plancher. Sept ou huit secondes passèrent et alors Fitz se releva lentement, se secoua et regarda autour de lui, pour voir où il était et ce qui était arrivé. J'attendis et lui donnai tout son temps. Aussitôt qu'il m'aperçut il revint sur moi dans un rush sauvage, me portant les deux mains au corps, de toute sa force. C'était un homme désespéré. Il me repoussa jusqu'aux cordes et pour un moment je me contentai de me couvrir. Mais je m'aperçus qu'il n'y avait pas de force réelle derrière les coups du champion. Je le repoussai et je l'attaquais à nouveau quand la cloche sonna.

C'était un beau et bon sportsman que Fitzsimmons Aussitôt que la cloche sonna pour le onzième round, il vint sur moi aussi ferme que jamais et avec autant de confiance apparente. Il faisait une grimace à chaque coup qu'il me portait à la mâchoire. J'esquivai et je l'arrêtai court d'un droit aux côtes qui le fit reculer. Cela lui coupa la respiration et pour un moment, il ne put plus bouger. Je restais tranquille, le considérant. Les muscles de ses cuisses tremblaient : Il avait la bouche ouverte, comme s'il manquait d'air. Mais cela ne dura qu'une seconde, car il vint de nouveau sur moi.

Cette fois, je me baissai et lui envoyai mon gauche au corps. Le coup n'arrêta pas Fitz. Il me poussa dans les cordes s'efforçant de me renverser par des swings à la mâchoire. Les coups glissaient et je l'arrêtai par un crochet à la bouche.

(A suivre). J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries[1]

QUEL EST CE NOM PROPRE ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Nous posons aujourd'hui aux concurrents de notre Concours de Jeffries, une nouvelle énigme sportive. C'est la seizième depuis que nous avons entrepris la publication des souvenirs du grand boxeur :

En prenant toutes les majuscules d'un paragraphe de notre feuilleton d'aujourd'hui on formera un nom propre qui est cité au cours de ce même feuilleton. Quel est ce nom propre ?

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des Mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just, en or, avec sa chaîne, valeur : 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par vous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte, et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours

CALCHAS.

Voir les numéros depuis le 696.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. dir.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.